PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commission de la mobilité,

chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière

Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid

RÉUNION DU

MARDI 19 JANVIER 2021

VERGADERING VAN

DINSDAG 19 JANUARI 2021

SESSION 2020-2021

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

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 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,

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,

concernant "les développements futurs du Waterbus et son intégration au réseau de la STIB".

Demande d'explications jointe de M. David Weytsman, 1

concernant "la navette fluviale Waterbus".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 11

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 1

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 toekomstige ontwikkeling van de Waterbus en de integratie ervan in het MIVB-net".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Weytsman, 1

betreffende "de pendeldienst Waterbus".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 11

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

concernant "le soutien à l'atelier de désobéissance civile non violente organisé par le Gracq".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock 22

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

concernant "la redénomination d'un arrêt de la STIB du nom d'un de ses directeurs et la mise en place d'un comité des usagers pour soumettre des noms de nouvelles stations ainsi qu'une signalétique permettant de faire connaître l'histoire de Bruxelles aux arrêts de la STIB".

Demande d'explications jointe de Mme Leila Agic, 22

concernant "la renomination d'un arrêt de la STIB au nom de son directeur général".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Leila Agic (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

betreffende "de steun voor de workshop geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid van de GRACQ".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock 22

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

betreffende "de nieuwe benaming van een MIVB-halte met de naam van één van haar directeurs en de oprichting van een gebruikerscomité voor nieuwe naamgeving voor stations alsook een signaletiek om de geschiedenis van Brussel op de haltes van de MIVB beter bekend te maken".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Leila Agic, 22

betreffende "de nieuwe benaming van een MIVB-halte met de naam van haar directeur-generaal".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 29

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

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,

concernant "la mise en place de la ville 30 et sa méthodologie d'évaluation".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 43

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

concernant "l'extension du métro vers la commune d'Uccle".

Question orale de M. Ibrahim Dönmez 46

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

concernant "l'utilisation des anciens trams sur la ligne 93".

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 29

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 invoering van de stad 30 en de evaluatiemethode".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 43

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

betreffende "de uitbreiding van de metro tot de gemeente Ukkel".

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 46

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

betreffende "het gebruik van de oude trams op lijn 93".

Question orale de M. Jonathan de Patoul 49

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

concernant "les risques d'accidents entre automobilistes et cyclistes circulant sur des pistes cyclables bidirectionnelles".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 52

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 fermeture annoncée du boulevard de la Woluwe".

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul 49

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

betreffende "het risico op ongevallen met autobestuurders en fietsers op de tweerichtingsfietspaden".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 52

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

betreffende "de aangekondigde sluiting van de Woluwelaan".

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

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

1105 **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,**

1105 **concernant "les développements futurs du Waterbus et son intégration au réseau de la STIB".**

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**

1105 **concernant "la navette fluviale Waterbus".**

1109 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Parmi les différents objectifs qu'elle poursuit, la Région cherche à réduire la congestion automobile et les émissions polluantes induites par le transport routier. Pour atteindre de tels objectifs, Bruxelles pourrait développer davantage son réseau fluvial, celui-ci présentant l'avantage d'être la seule voie d'accès à la capitale qui ne soit pas affectée par les embouteillages.

En outre, le réseau fluvial pourrait accueillir, sans aménagements supplémentaires, le double du trafic qu'il connaît actuellement. Une telle évolution paraît d'autant plus justifiée si l'on envisage les problèmes de mobilité dont souffre le territoire du canal. En effet, au trafic automobile particulièrement dense s'ajoute le trafic de nombreux véhicules utilitaires, camions et camionnettes, généré par l'activité portuaire. Aux heures de pointe, les grands axes qui longent le canal sont de plus en plus saturés. Le parking est devenu rare, payant, et sa durée est limitée.

À l'instar d'autres grandes villes européennes comme Amsterdam, Rotterdam ou Anvers, Bruxelles possède, elle aussi, son dispositif de transport collectif par voie d'eau, mieux connu sous le nom de Waterbus.

Lancé en 2013 par l'association bruxelloise Brussels by Water et son partenaire du Brabant flamand Kanaaltochten Brabant, le Waterbus est un transport en commun à la fois agréable, ponctuel et multifonctionnel combinant les déplacements professionnels, privés, touristiques et de loisir. Il relie la Flandre à Bruxelles - entre Vilvorde et la place Sainctelette - en 55 minutes et compte sept arrêts connectés aux transports en commun classiques. Ce dispositif permet d'embarquer et de débarquer 90 personnes simultanément à proximité des zones de logement, de loisirs, de tourisme, de bureaux et de centres commerciaux.

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

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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 toekomstige ontwikkeling van de Waterbus en de integratie ervan in het MIVB-net".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,

betreffende "de pendeldienst Waterbus".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Het gewest wil de filedruk verlichten en de uitstoot van het wegtransport terugdringen. Om dat doel te bereiken, zou het vervoer te water kunnen stimuleren, want de waterwegen vormen de enige filevrije toegangsweg tot de stad.*

Bovendien kunnen de waterwegen zonder verdere aanpassingen het dubbele van het huidige verkeer aan. In het licht van de mobiliteitsproblemen rond het kanaal is dat de aangewezen oplossing.

De Waterbus is een aangename en multifunctionele vorm van openbaar vervoer die Vilvoorde in 55 minuten met het Saincteletteplein verbindt en bij zeven haltes aansluiting biedt met klassieke vormen van openbaar vervoer. Er kunnen negentig mensen meereizen.

De trajectduur geeft de Waterbus een concurrentievoordeel in vergelijking met individuele auto's en openbaar vervoer over de weg. Hij is ook uiterst geschikt voor fietsers, senioren, minder mobiele mensen en gezinnen met kinderwagens.

La durée du trajet rend le Waterbus plus compétitif que les véhicules particuliers et les transports en commun terrestres, eu égard aux embouteillages dans lesquels ces derniers se retrouvent généralement empêtrés. Le moyen de transport fluvial est également adapté aux cyclistes, qui peuvent y embarquer leur vélo, aux personnes plus âgées, aux personnes moins valides ainsi qu'aux familles voyageant avec des poussettes.

1111 L'attractivité de ce mode de transport n'a cessé de croître au fil des années. Ainsi, le Waterbus a été utilisé par 43.954 personnes en 2019.

De Waterbus is met de jaren almaar populairder geworden. In 2019 maakten 43.954 mensen er gebruik van. Het gaat om een milieuvriendelijk vervoersmiddel dat bijdraagt tot de terugdringing van het autogebruik en van de uitstoot van vervuilende stoffen.

Par ailleurs, il offre un complément novateur aux transports traditionnels car il ne provoque pas de nuisances pour les autres utilisateurs, il n'occupe pas de place supplémentaire dans l'espace public, ne génère que peu d'émissions et, enfin, ne nécessite que très peu d'investissements car il utilise une infrastructure existante déjà amortie. Il est donc plus écologique et plus en phase avec les préoccupations climatiques actuelles. Le Waterbus contribue ainsi pleinement à la volonté de réduire la congestion automobile et le rejet d'émissions polluantes.

Ondanks alle voordelen kent de Waterbus een aantal beperkingen. Slechts een boot vaart van begin mei tot eind oktober tegen een kruissnelheid van 12 tot 14 km/u. Tijdens die periode zijn er dagelijks maar vier afvaarten in beide richtingen. Tot slot is er geen abonnement of tariefintegratie met andere openbaarvervoerbedrijven die in Brussel actief zijn.

Malgré ses nombreux avantages, le Waterbus présente encore quelques limites notables. Actuellement, un seul bateau navigue à une vitesse de croisière comprise entre 12 et 14 km/h et ce uniquement 142 jours par an, de début mai à fin octobre. Plus encore, durant les jours de navigation, seulement quatre départs depuis Vilvorde et quatre départs depuis Bruxelles sont assurés. Enfin, il n'existe pas de formule d'abonnement ni d'intégration tarifaire avec les autres sociétés de transports en commun desservant la capitale.

De opname van de Waterbus in het MIVB-net zou zijn aantrekkelijkheid ten goede komen. Die integratie zou ook passen in plannen voor de aanleg van terreinen die tot nu toe braak bleven liggen en het stadsweefsel in de kanaalzone helpen verbeteren.

Pour pallier ces limites, une intégration du Waterbus au réseau de la STIB devrait être en mesure d'améliorer son attractivité. Cette intégration passera notamment par une tarification et une billettique communes, une information multimodale disponible aux différents arrêts et stations ainsi que dans les navettes, un aménagement intégré des stations, ou encore un fléchage optimal pour renforcer la lisibilité du service. En outre, l'intégration du transport collectif fluvial dans le réseau de la STIB et son développement s'inscrivent dans le cadre de projets de reconquête et de réaménagement des espaces jusqu'alors délaissés et contribueront indubitablement à améliorer le tissu urbain dans la zone du canal.

En juillet 2017, votre prédécesseur déclarait, à la suite d'une question que je lui adressais, que le contrat de gestion de la STIB en cours limitait son champ d'intervention au métro, au tram et au bus, et qu'il fallait envisager d'intégrer la collaboration avec le Waterbus au prochain contrat de gestion de la STIB 2019-2023.

In juli 2017 zei uw voorganger dat het lopende beheerscontract van de MIVB beperkt bleef tot metro, tram en bus en dat een samenwerking met de Waterbus in het MIVB-beheerscontract voor de periode 2019-2023 moest worden opgenomen.

1113 Il précisait également que le Waterbus et les lignes existantes et futures de la STIB sont parfaitement complémentaires et qu'il serait envisageable de proposer des tarifs combinés. Il concluait en précisant que le projet du Waterbus avait démontré tout son potentiel et qu'il était temps de le développer et, éventuellement, de l'intégrer à l'offre de la STIB.

Hij zei ook dat de Waterbus en de MIVB-lijnen complementair zijn en dat combitarieven tot de mogelijkheden behoren.

In artikel 23 van het MIVB-beheerscontract 2019-2023 staat dat de MIVB en Brussel Mobiliteit met aandacht het potentieel van

Le contrat de gestion de la STIB 2019-2023 précise, en son article 23, que "la STIB et Bruxelles Mobilité s'engagent à suivre les évolutions du projet 'Waterbus' en tant que projet potentiel innovant de transport public tourné vers l'avenir, avec une intégration dans le réseau, la communication et la tarification".

Par ailleurs, dans le plan régional de développement durable (PRDD), un accent particulier a été placé sur le développement de la mobilité par la valorisation des infrastructures de transport existantes, afin de désengorger les voiries. Le plan canal souligne qu'il est important d'évaluer le potentiel que représente le canal pour contribuer à l'élaboration de services de transports collectifs urbains par voie d'eau, notamment en vue d'améliorer la mobilité de cette partie de Bruxelles.

L'expérience du Waterbus s'inscrit parfaitement dans les objectifs susmentionnés. Le Waterbus pourrait ainsi être un véritable complément, voire une alternative durable en matière de mobilité, et non pas uniquement un mode de transport principalement utilisé dans une perspective de loisirs, comme c'est le cas aujourd'hui. Il est temps de développer pleinement ce réseau et, dans ce cadre, de l'intégrer au réseau de la STIB.

Quelles sont les initiatives prises par la STIB et Bruxelles Mobilité pour mettre en œuvre les engagements repris dans le contrat de gestion de la STIB, plus particulièrement quant à son intégration dans le réseau, la communication et la tarification ?

Soutenez-vous, dans le prolongement du Brupass - qui entrera en vigueur le 1er février prochain -, la mise en place d'une tarification et d'une billettique communes, ainsi qu'une campagne de communication du dispositif du Waterbus parallèlement aux campagnes de la STIB, du TEC, de De Lijn et de la SNCB ? Quid de la création d'une formule d'abonnement ?

Soutenez-vous l'élaboration d'une communication multimodale aux différents arrêts et stations de la STIB proches de ceux du Waterbus en vue d'informer et de promouvoir le dispositif du Waterbus ?

Le service Waterbus sera-t-il intégré au projet de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) ?

1115 Soutenez-vous la mise en place d'un fléchage intégré et complet entre les arrêts de la STIB - bus, tram et métro -, voire de la SNCB, avec ceux du Waterbus ?

Quelle est la proportion de touristes, de Bruxellois et de navetteurs qui ont emprunté le Waterbus ces trois dernières années ?

En octobre 2016, le gouvernement déclarait que les subsides à destination du Waterbus devaient encore perdurer quelques années afin de permettre à l'opérateur d'atteindre un niveau de service, de fréquence et de vitesse commerciale garantissant sa rentabilité hors financement public.

de Waterbus als innoverende vorm van openbaar vervoer volgen, met het oog op de integratie ervan in het netwerk.

Het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) legt trouwens bijzondere nadruk op mobiliteitsuitbouw door het gebruik van bestaande infrastructuur. In het Kanaalplan wordt de nadruk gelegd op het potentieel van de waterweg voor de organisatie van collectief vervoer om de mobiliteit in dat deel van Brussel te verbeteren.

De Waterbus kan een duurzaam mobiliteitsalternatief zijn. Het is tijd om de verbinding verder uit te bouwen en in het MIVB-netwerk te integreren.

Welke initiatieven nemen de MIVB en Brussel Mobiliteit om het engagement in het MIVB-beheerscontract na te komen en de Waterbus op te nemen in het netwerk, de verbindingen en de tarieven?

Steunt u de ontwikkeling van één tarief in het verlengde van de Brupass? Komt er een abonnement voor de Waterbus?

Steunt u de uitwerking van multimodale aansluitingen aan MIVB-haltes in de buurt van de aanlegplaatsen van de Waterbus?

Wordt de Waterbus geïntegreerd in mobility as a service (MaaS)?

Bent u voorstander van geïntegreerde bewegwijzering tussen MIVB-haltes, NMBS-stations en aanlegplaatsen van de Waterbus?

Welk deel van de Waterbus-passagiers zijn toeristen, Brusselaars en forenzen?

In oktober 2016 verklaarde de regering dat de Waterbus nog een aantal jaar subsidiëring moest krijgen om rendabel te worden. Kan de Waterbus intussen zonder openbare financiering?

De regering gaf te kennen dat de commerciële snelheid aanzienlijk zou toenemen met de ingebruikname van een nieuwe boot in 2020. Is dat gelukt?

Le Waterbus est-il aujourd'hui rentable hors financement public ? Dans la négative, à hauteur de quel montant et selon quelles modalités la Région finance-t-elle le fonctionnement du Waterbus pour 2020 et les années suivantes ?

Par ailleurs, le gouvernement indiquait que la vitesse commerciale pour relier Vilvorde et la place Sainctelette devait être sensiblement améliorée avec la mise en service d'un nouveau bateau en 2020. Cette vitesse commerciale a-t-elle été améliorée et, dans l'affirmative, dans quelle mesure ?

Quels sont les projets d'extension du réseau Waterbus ainsi que leurs échéances, tant en termes de nombre de bateaux en service et d'arrêts desservis qu'en termes de fréquence ? Soutenez-vous une prolongation de la ligne jusqu'à la Porte de Ninove ?

Enfin, quelles relations notre Région entretient-elle avec la Flandre dans le cadre du développement du Waterbus ?

Welke uitbreidingsplannen zijn er voor de Waterbus? Steunt u de verlenging van de lijn tot de Ninoofsepoort?

Werkt het Brussels Gewest samen met Vlaanderen om de Waterbus verder te ontwikkelen?

1117 **M. David Weytsman (MR)**.- Depuis quelques années déjà est avancée l'idée d'utiliser la voie d'eau comme mode de déplacement le long du canal en Région bruxelloise. Nous partageons évidemment cette ambition.

La société Brussels by Water lançait en mai 2013 une liaison par voie d'eau entre Vilvorde et la place Sainctelette, soit une distance d'environ dix kilomètres, à raison de trois allers-retours par jour de mai à octobre. La Région bruxelloise a soutenu financièrement cette initiative et le Port de Bruxelles a même réalisé des aménagements plutôt intéressants au niveau de Neder-Over-Heembeek et du pont Van Praet.

Déjà en 2013, l'exploitant avait l'intention d'utiliser des bateaux plus rapides afin de réduire le temps de parcours. En 2014, Brussels by Water annonçait un "transport en commun du canal". Toutefois, contrairement à mon collègue, j'en trouve la vitesse commerciale peu attractive. De bout en bout, le déplacement prendrait une bonne heure.

En 2014 comme les années suivantes, Brussels by Water bénéficiait d'une subvention de 50.000 euros de la Région bruxelloise. Il s'agit d'un soutien répété, sans toutefois que la commission dispose d'une évaluation des possibilités d'offrir un service que nous souhaiterions rendre, peut-être, plus régulier et plus efficace encore.

Brussels by Water a finalement deux casquettes : l'une visant à assurer un transport public à certaines heures de la journée pendant une certaine période, service qu'il faudrait évaluer afin de savoir comment le renforcer ; et, d'autre part, accomplir sur le canal des excursions à caractère touristique, permettant de découvrir les activités qui se déroulent en bordure de l'eau.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Er wordt al jaren voorgesteld om een bootdienst op het kanaal te ontwikkelen. Wij zijn daar uiteraard voorstander van.*

In mei 2013 startte Brussels by Water met een waterbus tussen Vilvoorde en het Saincteletteplein, met drie retourvaarten per dag tussen mei en oktober.

In 2014 kondigde Brussels by Water een openbare lijndienst op het kanaal aan. In tegenstelling tot mijn collega vind ik de reissnelheid evenwel niet interessant. Het volledige traject van ongeveer tien kilometer neemt immers een goed uur in beslag.

Brussels by Water biedt twee diensten aan: enerzijds toeristische rondvaarten en anderzijds een openbare lijndienst op bepaalde uren van de dag en tijdens een bepaalde periode van het jaar.

Sinds 2014 ontvangt Brussels by Water een gewestelijke subsidie van 50.000 euro, maar de commissie beschikt niet over een evaluatie van de mogelijkheden om de lijndienst nog efficiënter te maken.

1119 Je n'ai pas connaissance d'une évaluation datant d'après 2017. Pouvez-vous nous communiquer le nombre de personnes transportées depuis 2017 ? Un rapport récent d'évaluation de ce service est-il disponible ?

Voor zover ik weet, dateert de laatste evaluatie van 2017. Kunt u ons meedelen hoeveel personen er sinds 2017 werden vervoerd? Is er een recente evaluatie beschikbaar?

Quelles mesures sont-elles prises afin d'augmenter la fréquence et la vitesse commerciale des navettes ? Pourquoi le service de navettes reste-t-il limité à certains jours de la semaine et à une certaine période de l'année ? Que comptez-vous entreprendre pour que ce service soit davantage connu et utilisé ? Vous aurez compris que ma demande d'explications s'inscrit dans une ambition de renforcer et d'améliorer ce service.

Welke maatregelen werden er genomen om de frequentie en de reissnelheid van de waterbus te verhogen? Waarom is de pendeldienst beperkt tot bepaalde dagen van de week en een bepaalde periode van het jaar? Hoe zult u de dienst meer bekendheid bezorgen?

1121 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Je rejoins mes collègues sur le potentiel du Waterbus, qui est une façon très agréable de valoriser le canal et ses abords. Le sujet a également été abordé en commission de l'environnement. Le ministre Alain Maron avait alors signalé que l'objectif était d'introduire, en fonction des moyens disponibles, de nouveaux bateaux, plus écologiques, lorsque le marché serait mûr. Il a ajouté que, dans le cadre de l'abaissement des normes d'émissions, le passage aux bateaux à propulsion électrique paraissait être une voie réaliste à l'horizon 2025-2030.

Il nous semble en effet important de développer ce mode de transport en veillant à ce qu'il soit aussi durable que possible ou, en tout cas, qu'il émette peu - voire pas - de polluants. La question du bruit constitue un autre point d'attention.

À l'instar de M. Weytsman, je m'interroge sur les deux fonctions du Waterbus. Il joue tout d'abord un rôle touristique, surtout à la belle saison, où la question de la vitesse n'est pas centrale - au contraire, les usagers aiment prendre leur temps. En revanche, pour ceux qui voudraient utiliser le Waterbus pour leurs déplacements quotidiens, en combinaison avec le vélo, par exemple, la vitesse revêt évidemment une plus grande importance. Il convient donc de distinguer ces deux rôles.

Pour attirer les navetteurs, le service devrait fonctionner toute l'année et être intégré à la billettique des sociétés de transports en commun. Le problème de la durée des trajets devrait également être réglé, car actuellement, effectuer le même trajet à vélo est plus rapide.

Si vous disposez de ces informations, je voudrais connaître l'état de la réflexion sur la propulsion électrique des bateaux, solution déjà adoptée par d'autres villes.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik ben het met mijn collega's eens dat de Waterbus heel wat potentieel heeft en een goede manier is om het kanaal en de kanaalzone op te waarderen. Het onderwerp is al ter sprake gekomen in de commissie Leefmilieu. Minister Maron heeft daar aangegeven dat het de bedoeling is om milieuvriendelijker boten in te zetten wanneer de markt daarvoor klaar is. Hij denkt dat een overschakeling op elektrische boten mogelijk is tegen 2025-2030.*

Het lijkt ons belangrijk om deze vervoerswijze te ontwikkelen op een zo duurzaam mogelijk manier, waarbij de uitstoot en de geluidshinder tot een minimum worden beperkt.

Net als de heer Weytsman stel ik mij vragen bij de twee functies van de waterbus. Bij de toeristische rondvaarten staat snelheid niet centraal, maar voor wie de waterbus voor zijn dagelijkse verplaatsingen wil gebruiken, bijvoorbeeld in combinatie met de fiets, is snelheid veel belangrijker.

Om pendelaars aan te trekken, moet de dienst het hele jaar beschikbaar zijn en in het ticketsysteem van het openbaar vervoer worden opgenomen. Ook het probleem van de reistijd moet worden opgelost, want hetzelfde traject kan veel sneller met de fiets worden afgelegd.

Hoever staat de reflectie over het gebruik van elektrische boten?

1123 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).- L'Open Vld est favorable depuis 2007 à la mise à disposition de navettes par bateau qui permettraient aux gens de se déplacer sur le canal.*

Notre groupe estimait que le Waterbus, lancé en 2013, pourrait mieux relier le canal à la ville. Désormais la zone du canal n'était plus perçue comme une zone d'implantation d'entreprises, mais comme un espace propice à l'aménagement de zones récréatives et à la construction de logements.

Le gouvernement bruxellois avait également annoncé son intention d'implanter le futur musée d'art contemporain dans la

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De Open Vld pleit al sinds 2007 voor een bootdienst met vaste stopplaatsen op het kanaal. We wilden een bootdienst opzetten die regelmatig op verschillende plaatsen langs het kanaal mensen oppikt en afzet. Het was toen al de bedoeling de pendeldienst op het openbaarvervoernetwerk en de nog te ontwikkelen fietsnetwerken aan te sluiten.

We hadden zelfs een website, www.openkanaal.be, gemaakt en er haltes in vermeld zoals Dansaert, Brussel Bad, Thurn & Taxis, Kick-off Laken of Open Park. Die laatste was een knipoog naar collega's die destijds al het koninklijk park wilden openstellen. Verder ging het naar aanlegplaatsen bij de jachthaven en het nationaal voetbalstadion. De voetbalfanaten bij de Open-Vld-fractie beschouwden het terrein van Schaarbeek-Vorming als een

zone du canal. À cette époque, le Waterbus n'avait cependant pas été intégré au réseau de la STIB.

geschikte plek daarvoor. Ten slotte dachten we ook aan haltes Park Drie Fonteinen en Vilvoorde-City. Toen was er nog geen sprake van het winkelcentrum Docks Bruxsel.

In 2013 kwam de Waterbus er. De Open Vld was toen van mening dat die kon helpen om het Brusselse kanaal nog beter te laten aansluiten bij de stad. Er waren net heel wat inspanningen geleverd. De kanaalzone werd niet langer alleen als een bedrijfszone aanzien, maar ook als een zone met een belangrijk potentieel voor recreatie en huisvesting.

De Brusselse regering gaf toen ook aan dat ze het toekomstige museum voor hedendaagse kunst in de kanaalzone wilde vestigen. De Waterbus werd toen echter nog niet in het MIVB-net geïntegreerd.

1125 *À Stockholm, par exemple, il est possible de voyager sur l'eau au moyen de son titre de transport.*

Je me joins aux questions de mes collègues, en particulier à celles de Mme Parmentier. Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, le Danemark a eu l'idée de recourir à des bateaux électriques afin d'atteindre les objectifs climatiques. À Bruxelles, ce type de transport pourrait être une solution contre la pollution du canal causée par les navires.

In bijvoorbeeld Stockholm is dat wel het geval. Daar kun je met je openbaarvervoersbewijs ook het water op. Dat is niet alleen handig voor de inwoners, maar ook voor toeristen. Ik spreek uit ervaring: als ik daar ben, vind ik het heel fijn om met mijn ticket ook een bootje te kunnen nemen. Een toeristisch gebruik van het water kan mee zorgen voor de heropleving van een stad.

Ik sluit me graag aan bij de vragen van de collega's, in het bijzonder bij die van mevrouw Parmentier. Bij de verdeling van de middelen uit de Europese Green Deal om de klimaatdoelstellingen te halen, kwam onder meer Denemarken met het idee van e-boten. Die zouden ook in Brussel een oplossing kunnen bieden om minder vervuilende vaartuigen op het kanaal in te zetten.

1127 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Lors des débats budgétaires, j'ai interrogé le ministre Alain Maron sur le Waterbus et le port de plaisance au canal. Il m'a alors suggéré de m'adresser à vous.*

Le Waterbus rencontre un franc succès à Anvers. En effet, de nombreux salariés l'utilisent pour effectuer la navette entre leur maison et leur lieu de travail.

Bruxelles a-t-elle déjà analysé le potentiel du Waterbus pour les navetteurs, ainsi que pour les déplacements dans la capitale ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Tijdens de begrotingsbesprekingen ondervroeg ik minister Maron over de Waterbus en de cruisehaven aan het kanaal, die zich in het midden van nergens bevindt en met niets verbonden lijkt te zijn. De infrastructuur is mooi, maar er is niet veel beweging. Hij verwees toen naar u, als bevoegde minister, en ik ben dan ook blij dat we de discussie hier kunnen voortzetten.

In Antwerpen is de Waterbus erg succesvol. Daar heb je natuurlijk een haven met veel werknemers, die de Waterbus gebruiken voor het woon-werkverkeer, maar zelfs los daarvan zijn er heel veel gebruikers. Er vaart elk halfuur een boot, van 5 uur 's ochtends tot middernacht.

Heeft Brussel ooit een analyse gemaakt van het potentieel van een Waterbus voor pendelaars en verplaatsingen binnen Brussel? De Waterbus zou immers ook een eind verder kunnen varen op het kanaal.

1129 *Existe-t-il des études sur les possibles arrêts ? Envisage-t-on de faire du Waterbus un moyen de transport régulier comme à Anvers ?*

Quel sera précisément le rôle du port de plaisance ? Le Waterbus s'y arrêtera-t-il et faudra-t-il y monter à bord d'un autre moyen

Bestaan er studies over het potentieel en over de mogelijke haltes van zo'n Waterbus? Is de mogelijkheid onderzocht om er, zoals in Antwerpen, een regelmatig vervoersmiddel van te maken, zodat mensen het ook echt kunnen gebruiken? Is daar vraag naar?

Ik wil van deze vraag gebruikmaken om het ook even over de cruisehaven te hebben. Wat is daar precies de bedoeling van? Minister Maron sprak over een ontsluiting in de richting van

de transport pour se rendre en ville ? Le port de plaisance sera-t-il utilisé ? Que prévoit-on de faire ?

Neder-Over-Heembeek. Ik denk echter niet dat toeristen die daar arriveren, geïnteresseerd zijn in een wandeling in Neder-Over-Heembeek. Die willen naar de stad.

Is dat mogelijk? Stopt de Waterbus daar of kun je er overstappen op een vervoersmiddel dat je naar de stad brengt? Wordt de cruisehaven überhaupt gebruikt? Wat zijn de plannen daarvoor?

1131 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous devons en effet voir comment mettre à profit tout le potentiel qu'offre le canal.

Je commencerai par l'évaluation. Depuis 2013, le Waterbus s'est développé dans le respect d'un scénario de croissance défini. Le confort de ce transport mixte, son caractère convivial, aéré, attractif et sûr, ainsi que la facilité d'embarquement pour les usagers faibles, avec poussettes, vélos ou chaises roulantes, sont des atouts précieux que nous devons continuer à améliorer.

L'appréciation du public est très positive, à l'instar de celle de la commission. De même, la ponctualité du Waterbus pose peu ou pas de problèmes. Le Waterbus a par ailleurs très bien maintenu sa position en 2018 et en 2019, malgré des conditions nettement moins favorables : Bruxelles-les-Bains, attraction estivale majeure située aux points d'embarquement, n'a plus eu lieu, des travaux de voirie ont été effectués au niveau des quais à Bruxelles, etc. Même en 2020, le Waterbus est resté actif.

S'agissant du nombre de navetteurs, on en dénombrait un peu plus de 40.000 en 2017, et la progression s'est poursuivie jusqu'en 2019. En 2020, la crise sanitaire a provoqué une forte baisse de la fréquentation : seulement 22.400 passagers ont été recensés l'année dernière.

J'en viens maintenant à la fréquence, la vitesse commerciale et les projets d'extension.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Sinds 2013 is de waterbusdienst sterk gegroeid. Het gaat om een aangename, klokvaste en comfortabele verplaatsingswijze, ook voor personen met een beperking en mensen die een kinderwagen of fiets bij zich hebben. Dat zijn troeven die wij verder moeten blijven ontwikkelen.*

Het publiek is heel enthousiast over het initiatief. De Waterbus heeft in 2018 en 2019 goed standgehouden ondanks de minder gunstige omstandigheden, zoals de werken aan de kaaien en het feit dat er geen Brussel Bad plaatsvond. Zelfs in 2020 is de Waterbus actief gebleven.

In 2017 gebruikten iets meer dan 40.000 pendelaars de Waterbus. Die stijging heeft zich doorgezet tot in 2019. In 2020 waren er door de gezondheidscrisis slechts 22.400 passagiers.

1133 *(poursuivant en néerlandais)*

Il est important de noter que les Waterbus naviguent à une vitesse moyenne de 12 à 14 km/h. Cette vitesse pourrait être légèrement augmentée dans les années à venir, mais la réglementation actuelle limite la vitesse maximale à 18 km/h.

(verder in het Nederlands)

Aangezien er vergelijkingen worden gemaakt, is het belangrijk om mee te geven dat de schepen die nu als Waterbus worden ingezet, een snelheid van 12 tot 14 km/u halen. Met andere schepen zou die snelheid de komende jaren iets kunnen worden opgedreven, maar de huidige reglementering beperkt de snelheid tot 18 km/u. De beperkte breedte van het kanaal maakt het niet mogelijk om met een hogere snelheid te varen. De golfslag zou dan te groot worden, waardoor de veiligheid van de andere kanaalgebruikers in het gedrang komt.

1135 *(poursuivant en français)*

À titre d'élément de réponse supplémentaire à M. Weytsman, je précise qu'il sera difficile d'accroître la vitesse commerciale des bateaux étant donné qu'elle est limitée à 18 km/h sur le canal et qu'il faut également tenir compte de la présence d'autres bateaux.

(verder in het Frans)

Mijnheer Weytsman, het is moeilijk om de snelheid van de Waterbus op te voeren, aangezien er op het kanaal een snelheidsbeperking van 18 km/u geldt en er rekening moet worden gehouden met de andere boten.

1137 *(poursuivant en néerlandais)*

(verder in het Nederlands)

Accroître la vitesse permettrait de parcourir les longues distances un peu plus rapidement. En 2021, deux Waterbus disposeront d'un propulseur d'étrave à l'avant afin qu'ils puissent plus rapidement accoster et ensuite, appareiller. D'autres moyens ont été mis en place afin d'accélérer l'embarquement et le débarquement.

Een hogere snelheid kan wel een kleine tijdswinst opleveren bij grotere afstanden, zoals bijvoorbeeld tussen het centrum van Vilvoorde en de Heembeekkaai. Voor haltes die dichter bij elkaar liggen, is een hogere snelheid dan weer relatief minder belangrijk. Daar zal vooral tijdswinst geboekt kunnen worden door ervoor te zorgen dat het in- en uitstappen snel kan verlopen.

In 2021 zullen twee schepen die voor de Waterbus worden ingezet, over een boegschroef beschikken. Dat wil zeggen dat ze een tweede motor vooraan hebben. Daardoor kunnen ze sneller aanleggen en weer vertrekken. Om het in- en uitstappen sneller te laten verlopen, werden in 2020 nieuwe loopplanken geplaatst, werd het online aankopen van vervoersbewijzen gestimuleerd en werd contactloos betalen ingevoerd.

1139 *(poursuivant en français)*

Différents scénarios de croissance ont été présentés depuis plusieurs années par l'asbl au comité de suivi, dont le dernier s'est déroulé le 15 janvier 2021. Évidemment, ces scénarios doivent être discutés avec nos partenaires car des moyens financiers doivent être trouvés dans presque tous les cas.

En ce qui concerne la rentabilité, la croissance du projet a été en grande partie financée par les revenus propres du Waterbus, générés par une plus grande fréquentation. Entre 2013 et 2019, le projet s'est en effet fortement développé. La proportion de revenus propres était de 14 % en 2013 et de 40 % les trois années suivantes.

Concernant les subventions, le montant total octroyé à Brussels by Water pour le Waterbus en 2018 s'élevait à un peu plus de 100.000 euros, ainsi qu'en 2019. En 2020, il a été porté à 115.000 euros.

(verder in het Frans)

De vzw heeft verschillende groeiscenario's aan het opvolgingscomité voorgesteld. Die scenario's moeten uiteraard met onze partners worden besproken, aangezien daarvoor extra middelen nodig zijn.

Het project wordt voor een groot deel gefinancierd met de eigen inkomsten van de Waterbus, die in 2013 goed waren voor 14% en de drie daaropvolgende jaren voor 40% van de financiering.

De gewestsubsidie voor de Waterbus bedroeg iets meer dan 100.000 euro in 2018 en 2019 en 115.000 euro in 2020.

1141 *(poursuivant en néerlandais)*

Le Waterbus ne sera certainement pas rentable à l'avenir sans financements publics. Il doit donc continuer à générer un maximum de recettes propres.

(verder in het Nederlands)

De Waterbus kan in de toekomst allicht niet rendabel zijn zonder openbare middelen, maar dat geldt ook voor andere vervoermiddelen. Ook de bus, de tram en de metro draaien niet alleen op bijdragen van de reizigers, maar hebben daarbovenop subsidies nodig. Het is wel belangrijk dat de Waterbus zo veel mogelijk eigen inkomsten blijft opleveren.

1143 *(poursuivant en français)*

Concernant les relations avec la Flandre, les partenaires flamands - notamment la région de transport (vervoerregio) et le cabinet de la ministre Mme Lydia Peeters - ont été invités au comité d'accompagnement du 15 janvier. Bruxelles Mobilité abordera aussi prochainement le sujet dans le cadre de ses contacts bilatéraux avec la Région flamande. Ce n'est pas la seule solution de remplacement développée en Région bruxelloise, mais il est important d'élaborer toutes les solutions possibles.

En 2021, nous pourrons tester davantage de possibilités en vue de déterminer la place de ce dispositif Waterbus dans notre Région.

(verder in het Frans)

De Vlaamse partners, waaronder de vervoerregio en het kabinet van minister Lydia Peeters, werden op het begeleidingscomité van 15 januari 2021 uitgenodigd. Brussel Mobiliteit zal het project ook aankaarten in zijn bilaterale contracten met het Vlaams Gewest.

In 2021 zullen we meer mogelijkheden kunnen uittesten om de plaats van de Waterbus in het Brusselse vervoersaanbod te bepalen.

1145 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- M. Weytsman a tenté de distinguer son intervention de la mienne, mais je pense que cette distinction n'a pas lieu d'être. Le Waterbus a aujourd'hui ses avantages, ses inconvénients et ses limites.

Mes questions portaient notamment sur la manière dont nous pourrions faire du Waterbus un mode de transport efficace plus rapide, plus fréquent, plus intégré. Il est pour moi important d'exploiter davantage ce mode de déplacement, tant dans sa dimension récréative que dans celle du transport classique de personnes.

Je me tourne vers la ministre au sujet de certaines limites telles que la vitesse commerciale, qui freine quelque peu l'avancement des choses, même si je sais que des améliorations ont été apportées, notamment par l'ajout d'un deuxième moteur facilitant les manœuvres.

Toujours s'agissant de cette vitesse commerciale, je m'interroge également sur l'utilité de ce mode de transport pour les cyclistes. Si la vitesse du Waterbus est de 14 km/h le long du canal, l'infrastructure du canal permet déjà aux cyclistes de le longer. Le temps d'entrer dans le Waterbus et d'en sortir me fait dire que la vitesse commerciale ne sera pas intéressante pour un cycliste. Il se rendra compte qu'il sera plus rapide de se déplacer à vélo, sauf bien sûr si les conditions climatiques ne le permettent pas.

J'entends également la ministre aborder différents scénarios qui avaient été présentés au comité de suivi. Pourrait-elle nous fournir de plus amples informations sur ce point, ainsi que sur la composition dudit comité ?

L'intégration, quant à elle, nécessite la détermination de plusieurs critères, tels que la fréquence et la rapidité toute relative.

1147 En outre, il y a la poursuite des engagements repris dans le contrat de gestion, qui nécessitent effectivement des études, mais qui devront être couplés avec les processus mis en place actuellement, notamment en matière d'intégration tarifaire.

Brupass va être mis en œuvre à partir du 1er février. Le projet de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) est en phase test pour l'instant, et le groupe DéFI souhaite de tout cœur que Brupass marque la première étape. Par la suite, notre groupe souhaite que les autres modes de transports à Bruxelles (trottinettes, vélos, voitures partagées et taxis) y soient intégrés, sur une plate-forme unique. Ce système permettrait à chacun d'élaborer l'itinéraire le plus efficace et le plus aisément possible. De même, un mode de paiement unique pourrait être envisagé.

Tels sont donc les dispositifs en terme d'intégration d'avenir que nous devrons soutenir. Je souhaiterais obtenir quelques informations supplémentaires sur les différents scénarios présentés au comité de suivi ainsi que sur la composition de ce dernier.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De Waterbus heeft zijn voordelen, nadelen en beperkingen.*

Mijn vragen gingen vooral over de manier waarop wij van de Waterbus een sneller en efficiënter vervoersmiddel kunnen maken dat beter bij de rest van het vervoersaanbod aansluit. We moeten er sterker op inzetten, zowel voor recreatieve als voor standaardverplaatsingen.

Gelet op de beperkte reissnelheid lijkt de Waterbus mij niet echt interessant voor fietsers, vooral omdat er fietspaden langs het kanaal liggen. Het traject kan wellicht sneller met de fiets worden afgelegd, tenzij de weersomstandigheden dat niet toelaten.

Kunt u ons meer uitleg geven over de verschillende scenario's die aan het opvolgingscomité werden voorgesteld? Wie zit er precies in dat comité?

Voor de integratie in het vervoersaanbod spelen verschillende criteria een rol, zoals de frequentie en de snelheid.

Daarnaast moet er rekening worden gehouden met de laatste ontwikkelingen, zoals de tariefintegratie vanaf 1 februari met Brupass en het proefproject mobility as a service (MaaS). DéFI hoopt dat Brupass maar een eerste stap is en dat nadien nog andere vervoersmiddelen (steps, fietsen, deelauto's en taxi's) op één platform worden samengebracht. Ook een eengemaakte betalingswijze zou interessant zijn. Dat zijn toekomstprojecten die wij moeten steunen.

1149 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Quels sujets ont-ils été abordés lors de ce comité de suivi ? Y a-t-on évoqué le type de motorisation, l'évolution vers des bateaux électriques ?

Une vitesse de 12 à 14 km/h n'est sans doute pas compétitive par rapport au vélo. Mais, personnellement, j'ai souvent utilisé ce bateau pour me rendre avec mon vélo jusqu'à Vilvorde et faire de grandes balades, par exemple jusqu'à Grimbergen. Quand on fonctionne encore à la puissance musculaire pour rouler à vélo, il est intéressant de gagner quelques kilomètres et de conserver ses forces pour explorer un peu plus loin que la Région bruxelloise.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Welke onderwerpen kwamen er in het opvolgingscomité aan bod? Werden het type motor en de overschakeling op elektrische boten besproken?*

Met een snelheid van 12 tot 14 km/u kan de Waterbus wellicht niet concurreren met de fiets voor de dagelijkse verplaatsingen, maar ik heb al dikwijls de boot tot Vilvoorde genomen om van daaruit lange fietstochten te maken.

1151 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).- L'Open Vld suit le groupe DéFI dans sa proposition de connecter au maximum les différents modes de transport.*

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- De Open Vld volgt DéFI in het voorstel om alle vervoersmiddelen maximaal op elkaar aan te sluiten. Een aantal vragen is nog niet beantwoord, maar daar heb ik begrip voor. We hebben u dan ook overvallen met tal van bijkomende vragen. Ik zal schriftelijke vragen indienen.

1153 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Quelles sont vos intentions précises ? Faciliter les déplacements domicile-travail ? Des mesures sont-elles prises pour que le Waterbus devienne un moyen de transport à part entière ?*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is me nog steeds niet duidelijk welke ambities de regering koestert voor de Waterbus. Is het de bedoeling om woon-werkverkeer mogelijk te maken? Wordt dat aspect onderzocht? Worden er stappen gezet om er een volwaardig vervoermiddel van te maken, bijvoorbeeld door de frequentie te verhogen en de vloot uit te breiden? Of gebeurt alles op zijn Brussels en kijkt u de kat uit de boom? Wordt er vaart achter deze dienst gezet?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour que le Waterbus devienne une véritable alternative concurrentielle au train ou au métro, il doit atteindre une vitesse commerciale beaucoup plus élevée. Au-delà de son attrait pour les touristes et les navetteurs, il faut connaître les limites de ce modèle. Dans une optique de croissance, la stratégie mise en œuvre depuis 2013 est de développer le projet par étape, en étroite collaboration avec les partenaires.

Une première étape importante consiste à montrer que le Waterbus est un moyen de transport sûr et durable, pour lequel il existe un potentiel. Il s'agit de déterminer en cours de route les possibilités, les problèmes, les limites et les groupes cibles et d'ajuster le projet si nécessaire. Soyons honnêtes : cette stratégie progressive est également étroitement liée à nos moyens financiers.

Le Waterbus est développé dans le respect d'un scénario de croissance en étape et flexible, en anticipant la métamorphose de la zone du canal : nouveaux projets de quartier de vie, zones de logements, centres commerciaux, etc. Le projet est en effet indissociable des changements rapides qui s'opèrent dans la zone du canal et contribuent dans une large mesure à sa raison d'être.

Le comité de pilotage est composé du Port de Bruxelles, de visit.brussels et de l'asbl Scaldisnet.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Om van de Waterbus een echt alternatief voor de trein en de metro te kunnen maken, moet de reissnelheid veel hoger liggen, maar we trachten het project sinds 2013 stap voor stap te ontwikkelen in samenwerking met de partners.*

Een eerste belangrijke stap bestaat erin aan te tonen dat de Waterbus een betrouwbaar en duurzaam vervoermiddel is met potentieel. We zullen de mogelijkheden, problemen, beperkingen en doelgroepen analyseren en het project indien nodig bijsturen.

Het progressieve groeiscenario is voor een deel ingegeven door onze financiële middelen, maar biedt tegelijk de nodige flexibiliteit om in te spelen op de snelle metamorfose van de kanaalzone.

Het stuurcomité wordt gevormd door de Haven van Brussel, visit.brussels en de vzw Scaldisnet.

1157 *(poursuivant en néerlandais)*

(verder in het Nederlands)

Ce comité a une vision prospective et formulera ses ambitions plus avant : le Waterbus peut-il être mis à disposition des navetteurs et/ou des touristes ?

Le comité d'accompagnement s'est réuni la semaine passée pour développer une stratégie d'avenir commune, dans l'optique à terme d'un plan pluriannuel. Ainsi, le Waterbus pourra être considéré comme un transport en commun à part entière.

- Les incidents sont clos.

Voorts bestaat het comité ook uit Brussels by Water en Kanaaltochten Brabant, Brussel Mobiliteit, de Brusselse Havengemeenschap, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de MIVB, de Vervoerregio Vlaamse Rand, de kabinetten van minister-president Vervoort, van minister Gatz, bevoegd voor de Promotie van het Imago van Brussel, van mezelf, van minister Maron, die bevoegd is voor de haven, en van minister Peeters, die in Vlaanderen bevoegd is voor mobiliteit. Dat comité kijkt naar de toekomst: hoe kunnen we vooruitgang boeken? Het formuleert de ambities. Kan de Waterbus ingezet worden voor pendelaars, voor toeristen of voor beiden? Dat plan moeten we eerst grondig verder uitwerken.

Vorige week kwam het begeleidingscomité samen om een gemeenschappelijke toekomststrategie te ontwikkelen. Het is de bedoeling om in 2021 een strategie klaar te hebben en vervolgens een meerjarenplan op te maken. Zo kan de Waterbus een gepaste plaats krijgen in het openbaar vervoer.

- De incidenten zijn gesloten.

1161 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1161 **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,**

1161 **concernant "le soutien à l'atelier de désobéissance civile non violente organisé par le Gracq".**

1163 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Pendant la période des fêtes de fin d'année, certains se sont émus, sur les réseaux sociaux, de l'organisation, par le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), d'une formation en désobéissance civile non violente, dans le cadre de son cycle "Militances" organisé pour l'année 2021.

Sur le site du Gracq, on peut lire, au sujet de cette formation, que "nous explorons la pratique de la désobéissance civile afin d'alimenter la réflexion du Gracq autour de cette pratique militante. Au cours de trois soirées, l'asbl Afico nous emmène à la découverte de ce mode d'action. Nous permettrait-elle d'arriver plus rapidement à nos fins ? Permettrait-elle de conscientiser davantage le grand public ? Ou au contraire desservirait-elle notre cause ?"

Issue de la FGTB, reconnue comme un organisme d'éducation populaire et d'insertion socioprofessionnelle, l'asbl Afico est particulièrement militante. Elle organise des formations, des animations, des conférences-débats et des expositions.

La désobéissance civile a été littéralement inventée par Henry David Thoreau, dans son essai sur le sujet publié en 1847. Pour rappel, elle consiste à lutter sans violence contre des lois jugées injustes au nom d'un principe moral supérieur, au risque d'aller en prison. À l'époque, Henry David Thoreau refuse de payer l'impôt pour financer la guerre que son pays mène contre le Mexique et

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de steun voor de workshop geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid van de GRACQ".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Tijdens de eindejaarsperiode was er op de sociale media nogal wat ophef over een vorming geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid die de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) dit jaar in samenwerking met de bijzonder militante vzw AFICo organiseert. Hij doet dat, omdat naar eigen zeggen, activisme en burgerlijke ongehoorzaamheid, het actiemiddel van Gandhi in zijn strijd tegen het Brits imperialisme, de toetssteen is voor zelfevaluatie.*

lutte contre l'esclavagisme. La désobéissance civile, c'est aussi Gandhi qui lutte contre l'impérialisme britannique dans les Indes, les Noirs américains qui entrent dans des restaurants qui leur sont interdits dans certains États du Sud en plein XXe siècle.

La question de la désobéissance civile apparaît à la page 15 du rapport d'activités 2019 du Gracq : "Le Gracq a choisi la militance comme fil conducteur de son auto-évaluation et pose un regard introspectif sur ses pratiques en la matière. C'est ainsi qu'une enquête est notamment menée auprès de l'ensemble des membres de l'association et que différents ateliers sur la militance, et notamment la désobéissance civile, sont organisés. Ce travail de réflexion et d'évaluation sera continué au premier semestre 2020."

1165 Je suppose que la crise sanitaire que nous avons traversée en 2020 n'aura pas permis d'organiser cette réflexion et cette évaluation, dès lors reportée à l'année 2021.

Ces ateliers consacrés à la désobéissance civile non violente se tiendront lors de trois soirées consacrées aux thématiques suivantes : "Histoire et principes de la désobéissance civile, distinction entre désobéissance civile et action directe non violente" ; "Tour d'horizon des modes d'action utilisés dans le cadre de la désobéissance civile non violente" ; et enfin "Notion de groupes affinitaires et réflexions autour de la violence et de la non-violence".

La militance, l'engagement et la mobilisation font bien sûr partie de l'ADN du Gracq. Nous avions d'ailleurs été particulièrement attentifs à intégrer certaines de ses propositions à notre programme pour les dernières élections régionales. Si je comprends parfaitement que le Gracq organise dans le cadre de son cycle "Militances" ses formations "Communiquer avec les médias" et "Brevet européen de premier secours", je me pose des questions sur ces formations à la désobéissance civile non violente en matière de cyclisme quotidien.

Cet atelier m'interpelle plus particulièrement au vu des tensions, clivages et oppositions grandissantes entre les différents acteurs de la mobilité, puisque certains - je ne vise pas le Gracq en particulier - ont dépensé beaucoup d'énergie à dresser ces acteurs les uns contre les autres en 2020. De plus, on constate une méfiance croissante vis-à-vis de l'autorité publique et du monde politique, dont un des rôles est de faire les lois.

Avez-vous pris connaissance du rapport d'activités 2019 du Gracq ?

Avez-vous eu connaissance de la mise en place de ces ateliers de désobéissance civile au sein du Gracq ? Dans l'affirmative, quelle a été la réaction du gouvernement ? Avez-vous établi des contacts avec le Gracq pour comprendre ses motivations ? Quels sont les objectifs poursuivis par le Gracq à travers ces ateliers : obtenir et retenir l'attention des décideurs politiques, entraîner à sa suite l'opinion publique ?

Ik veronderstel dat de coronacrisis heeft gezorgd voor vertraging en de evaluatie naar dit jaar is uitgesteld. De workshops over burgerlijke ongehoorzaamheid worden op drie avonden georganiseerd.

Militantisme, engagement en mobilisatie maken uiteraard deel uit van het DNA van de Gracq. DéFI heeft een aantal voorstellen van de groep zelfs overgenomen in haar partijprogramma bij de vorige verkiezingen. We hebben wel twijfels over de opportuniteit van een vorming over burgerlijke ongehoorzaamheid voor dagelijkse fietsers. De spanningen tussen de verschillende mobiliteitsactoren nemen nu al toe. Sommigen - en ik viseer hierbij niet de Gracq in het bijzonder - hebben in 2020 veel energie gestoken in het tegen elkaar opzetten van die actoren. Bovendien stellen we een groeiend wantrouwen vast ten opzichte van de overheid en van politici, die voor wetten moeten zorgen.

Hebt u het activiteitenverslag van 2019 van de Gracq gelezen? Bent u op de hoogte van zijn workshops over burgerlijke ongehoorzaamheid? Hebt u contact opgenomen met de Gracq om opheldering te vragen over zijn bedoelingen hiermee? Wil de Gracq met de workshops de aandacht trekken van beleidsmakers en vervolgens de publieke opinie bespelen?

1167 Si le Gracq, comme d'autres acteurs de la mobilité, mérite d'être soutenu par les pouvoirs publics, appartient-il néanmoins à la Région bruxelloise de subsidier ce type de formation en particulier ? Quelles sont les motivations du Gracq à l'organiser ?

Je m'inquiète de l'état actuel de notre société et des multiples tensions qui la traversent. Nous avons encore la chance de vivre dans une démocratie dans laquelle les lois sont votées par des députés issus majoritairement de formations politiques démocratiques.

Il ne s'agit pas d'une remise en cause du Gracq en tant que tel, mais d'une question portant sur l'utilisation adéquate des subsides qui lui sont versés par la Région et sur les objectifs poursuivis.

Moet het Brussels Gewest dat soort vorming wel subsidiëren?

Ik maak me zorgen over de vele spanningsvelden in onze samenleving. Wij mogen van geluk spreken dat we in een democratie leven waarin wetten worden goedgekeurd door een parlement dat hoofdzakelijk bestaat uit democratische politieke partijen.

Ik stel de Gracq op zich niet ter discussie, maar heb wel vragen bij het nut van subsidies aan en de doelstellingen van de vzw.

1169 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Cette question m'intéresse tout particulièrement, en tant qu'ancienne responsable associative.

Je comprends que l'émotion suscitée sur les réseaux sociaux puisse inquiéter, et elle m'inquiète également. Toutefois, concernant certaines de ces réactions, je m'interroge sur les milieux dont elles émanent et sur les considérations qui les guident.

Je rappelle qu'un des groupes Facebook ayant participé à la dénonciation des formations du Gracq a appelé à la violence contre les cyclistes, ses modérateurs laissant passer des menaces de mort et des propos extrêmes. À l'instar de mon collègue, je trouve ces pratiques sur les réseaux sociaux particulièrement préoccupantes.

À l'opposé, le Gracq a toujours mené une militance constructive, pacifique, joyeuse et rassembleuse. L'objectif de cette asbl est bien d'apaiser la cohabitation entre cyclistes et autres usagers de la route en prônant la courtoisie, en remettant en question les clivages entre usagers et en formant ses membres à réagir au mieux aux comportements agressifs. Il s'agit d'un enjeu dont l'actualité démontre la pertinence. Une réflexion sur des outils tels que la non-violence et la désobéissance civile peut avoir une pertinence dans ce cadre.

Les formations du Gracq à la conduite en ville forment non seulement au respect des règles du Code de la route, mais aussi au respect de l'ensemble des usagers entre eux, à la compréhension mutuelle, notamment lorsqu'il s'agit de se signaler aux autres dans le trafic.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).- De heftige reacties op sociale media verontrusten me ook, maar ik stel me wel vragen bij de herkomst ervan. In een van de Facebookgroepen die afkeurend reageren op de workshops van de Gracq, werd opgeroepen tot geweld tegen fietsers. De moderatoren hebben zelfs doodsbedreigingen en andere extreme oproepen laten passeren.*

De Gracq daarentegen heeft altijd op een constructieve, pacifistische, vrolijke en verbindende manier actiegevoerd. Het doel van de vzw is net een kalme en beleefde manier van omgaan tussen fietsers en andere weggebruikers te stimuleren. Gracq-leden krijgen zelfs specifieke instructies om met agressief gedrag om te gaan. In dat verband lijkt een reflectie over geweldloosheid en burgerlijke ongehoorzaamheid me wel degelijk pertinent.

De vormingen van de Gracq over fietsen in de stad handelen niet alleen over respect voor de wegcode, maar ook over wederzijds respect tussen en begrip voor weggebruikers.

1171 Il est de notoriété publique que le Gracq discute de manière constructive avec tous les partis démocratiques et tous les niveaux de pouvoir. Cette asbl alimente le débat sur la place des usagers dans l'espace public.

En tant qu'ancienne responsable dans le milieu associatif, je pense pouvoir témoigner de l'attitude respectueuse du Gracq envers les institutions. Les contrôles effectués par les administrations sur les asbl qui ont la chance d'être subventionnées par la Région sont très rigoureux. Dès lors,

De Gracq staat erom bekend constructief en respectvol in dialoog te treden met alle democratische partijen en alle beleidsniveaus. De groep levert een vruchtbare bijdrage tot het debat over de plaats van gebruikers in de openbare ruimte.

Vzw's die subsidies krijgen van het gewest, worden zeer grondig gecontroleerd. Als ze niet voldoen, worden ze snel uit het systeem gegooid. Ze moeten hun activiteiten, doelstellingen en evaluaties aan begeleidingscomités voorleggen.

une asbl considérée comme "déviante" ne se maintiendrait pas longtemps dans le système.

L'administration convoque des comités d'accompagnement dans le cadre desquels les asbl présentent leurs activités, leurs objectifs et les évaluations menées. Cela les oblige à structurer leurs actions dans une perspective orientée vers les résultats - en l'occurrence, le plaidoyer en faveur du vélo comme mode de déplacement.

Si l'asbl estime qu'une réflexion sur ces outils est pertinente par rapport à son objet social, pourquoi s'en priverait-elle ? Il est difficile de préjuger du contenu de formations tant que celles-ci n'ont pas eu lieu. Une formation qui consiste à mieux faire connaître les principes de la désobéissance civile ne vise pas forcément sa pratique.

Je suis très attachée à l'autonomie d'action des associations. Lorsque la Région soutient des asbl indépendantes, elle le fait en raison de leur objet social, qu'elles déploient comme elles l'entendent dans un cadre défini en commun et sous la supervision de l'administration.

De hoofddoelstelling van de Gracq is duidelijk: het bevorderen van de fiets als basisvervoermiddel. Als de vzw oordeelt dat het nuttig is om haar actiemiddelen te evalueren, waarom zou zij dat dan niet doen? Het is moeilijk om te oordelen over workshops die nog niet hebben plaatsgevonden.

Bovendien ben ik grote voorstander van de autonomie van verenigingen. Het gewest ondersteunt onafhankelijke vzw's net wegens hun sociale doelstellingen. Ze werken binnen een duidelijk afgebakend kader en onder toezicht van de administratie.

1173 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).- Ce n'est pas la première fois que l'Open Vld s'exprime à propos de l'action d'une asbl. Les pouvoirs publics peuvent subsidier des asbl en raison de leur fonctionnement et des services qu'elles offrent. Leurs opinions ne peuvent constituer un critère pour l'octroi de subsides.*

Si la société civile exprime des critiques à l'égard des pouvoirs publics, ceux-ci doivent s'en accommoder. Cependant, la communication de la société civile ne doit pas éveiller la confusion ou être contradictoire. Par exemple, si elle s'oppose aux plans du gouvernement mais mentionne qu'elle est subsidiée par ce même gouvernement, cela peut créer des problèmes. Le public peut en effet y voir une contradiction.

En l'occurrence, il s'agit d'une association, soutenue par les pouvoirs publics, qui organise des ateliers de désobéissance civile non violente. Ce n'est pas tolérable.

J'essaie de promouvoir les déplacements à vélos, mais également de réduire les tensions entre les cyclistes et les autres usagers de la route. Sans jeter de l'huile sur le feu !

Enfin, je me joins aux questions de M. Loewenstein.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het is niet de eerste keer dat de Open Vld het woord neemt naar aanleiding van het optreden van een vzw, want wij staan open voor kritiek. Overheden kunnen vzw's subsidiëren omwille van hun werking en hun dienstverleningen, onafhankelijk van hun specifieke standpunten. De standpunten die vzw's verdedigen, mogen geen criterium zijn voor het al dan niet toekennen van subsidies.

Als het middenveld kritiek op de overheid uit, moet de overheid daarmee kunnen omgaan. De overheid die het debat aangaat, draagt bij tot een bruisend politiek landschap. De communicatie van het middenveld mag echter niet voor verwarring zorgen en tegenstrijdig zijn. Als het middenveld zich in zijn communicatie verzet tegen de plannen van de overheid en tegen de regering en daarbij in een adem vermeldt door diezelfde regering te worden gesubsidieerd, kan dat volgens ons voor problemen zorgen. Dat komt bij het publiek immers als zeer tegenstrijdig over en dat is in het verleden al gebeurd. Ik denk aan de nieuwe metrolijn 3, waartegen BRAL tekeerging omdat de vereniging liever bovengronds vervoer wilde. BRAL-leden deelden toen folders uit waarop vermeld stond dat ze door het Brussels Gewest werden gesubsidieerd. Dat kan niet. Ook in het verleden hebben sommige vzw's die door het Brussels Gewest werden gesubsidieerd, zich tegen de plannen van de overheid uitgesproken.

In dit geval gaat het blijkbaar om een door de overheid gesteunde vereniging die workshops over burgerlijke ongehoorzaamheid organiseert. Ook dat kan niet volgens ons, want daarmee schieten we onszelf in de voet.

Ik tracht fietsen te stimuleren, maar tegelijk ook de spanningen tussen fietsers en andere weggebruikers te reduceren. Olie op het vuur gooien zal daartoe niet bijdragen.

1175 **M. Arnaud Verstraete (Groen)**.- Je remercie M. Loewenstein de sa question concernant le Gracq, dont je voudrais, avant toute chose, saluer le travail. Cette association œuvre en effet depuis des décennies à améliorer la coexistence entre cyclistes et automobilistes, et ce de manière extrêmement positive.

1177 *(poursuivant en néerlandais)*

En premier lieu, il est important d'examiner les faits et ce qui se passe dans la pratique. Le Gracq a excellé les dernières années en matière de sensibilisation des cyclistes. Il leur a explicitement demandé de montrer l'exemple et de respecter le Code de la route. Par ailleurs, l'asbl contribue à apaiser les tensions entre automobilistes et cyclistes.

À ma connaissance, les membres du Gracq ne sont pas agressifs. Nous devons donc tenir compte de tout ce que l'association a accompli à Bruxelles, notamment en matière de sécurité et d'aménagement pour les cyclistes.

Dans quel cadre s'inscrit la coopération entre la Région et le Gracq ?

1179 *Comment contrôlez-vous chaque année le contenu que les associations cyclistes telles que le Gracq donnent à ce cadre de coopération ? Comment vous organisez-vous avec Bruxelles Mobilité pour leur assurer une marge de manœuvre suffisante ? Comment s'inscrivent-elles dans la politique de mobilité bruxelloise ?*

A-t-on dressé le bilan des actions menées par le Gracq pour favoriser une meilleure entente entre les cyclistes et les automobilistes ?

1181 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- La question est de savoir si le gouvernement peut subventionner une*

Tot slot sluit ik mij aan bij de vragen van de heer Loewenstein.

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).- Eerst en vooral wil ik graag de Gracq feliciteren voor zijn nuttige werk. De vereniging werkt al decennia op een uitermate positieve manier aan de verbetering van de relatie tussen fietsers en automobilisten*

(verder in het Nederlands)

Het is belangrijk om in de eerste plaats te kijken naar de feiten, naar wat er gebeurt in de praktijk. De Gracq blonk de afgelopen jaren uit in bijvoorbeeld bewustmaking van fietsers, waarbij zij expliciet gevraagd worden om voorbeeldig te zijn en de verkeersregels te respecteren. De vzw draagt bij uitstek bij tot de pacificatie, waar meerdere collega's terecht om vragen, tussen automobilisten en fietsers.

Ik ken persoonlijk ook geen enkele actie van de Gracq die agressief zou zijn of fanatiek en gratuit anti-automobilist. Als een van de collega's van een voorbeeld daarvan op de hoogte is, mag hij het zeggen, maar ik ken er geen.

We moeten de lange geschiedenis van de vereniging voor ogen blijven houden en rekening houden met wat ze allemaal bereikt heeft in Brussel, zoals meer veiligheid of meer voorzieningen voor fietsers. Dat moet een zekere mate van geruststelling bieden wanneer blijkt dat de vereniging workshops organiseert over ongehoorzaamheid met het oog op het realiseren van de doelstellingen van de organisatie.

Ik begrijp de vragen wel en ben ook benieuwd naar het antwoord van de minister.

Mevrouw de minister, wat is precies het samenwerkingskader tussen het gewest en de Gracq? Ik meen dat er sprake is van vijfjarige subsidies en van raamovereenkomsten waarin globale doelstellingen worden afgesproken.

Hoe wordt jaarlijks gecontroleerd welke invulling fietsersverenigingen zoals de Gracq aan dat samenwerkingskader geven? Hoe organiseren Brussel Mobiliteit en u zich opdat die verenigingen, die al zoveel voor Brussel hebben betekend en al zoveel levens hebben gered, voldoende speelruimte hebben zodat ze hun werk kunnen blijven doen, vanzelfsprekend mét voldoende controle? Hoe passen ze binnen het Brusselse mobiliteitsbeleid?

Daarnaast wil ik de collega's wijzen op de grote verwezenlijkingen die aan de Gracq te danken zijn. Wordt er een trackrecord van de Gracq bijgehouden over de manier waarop de vereniging ijvert voor een beter samenleven tussen fietsers en automobilisten? Zoals de heer Loewenstein al zei, is de aanpak van de Gracq nog het best te vergelijken met die van Mahatma Gandhi: ze werkt voorbeeldig en inspirerend.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb zelf heel wat boeken over Gandhi gelezen. Zijn geweldloze burgerlijke

association qui appelle au non-respect des règles. Nous nous réjouissons tous que des militants bruxellois veuillent mettre la sécurité routière au premier rang des priorités et qu'ils incitent les autorités locales à prendre des mesures courageuses. Il ne faudrait toutefois pas que des subventions soient utilisées pour apprendre aux cyclistes à faire fi des règles.

Mme la ministre, avez-vous entre-temps engagé le dialogue avec le Gracq ? Quelles sont ses motivations et en quoi consiste cet atelier précisément ?

1183 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- En cette fin d'année 2020, quel n'a pas été mon étonnement à la lecture de cet événement proposé par le Gracq, qui nous propose de plonger dans la désobéissance civile afin d'explorer ce mode d'action militant !

Notre vision de la société est que l'espace public doit être partagé entre tous les utilisateurs. Ici, nous faisons face à une escalade de communication qui ne sert en rien le débat sur la mobilité à Bruxelles et nous déplorons les tensions que cette communication a pu créer entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Cette association subsidiée par la Région bruxelloise et par les communes propose des formations de désobéissance civile. En d'autres termes, les membres de ce groupe nous proposent d'enfreindre la loi et de nous apprendre comment le faire. N'est-ce pas quelque peu paradoxal ? Et, ce, aux frais des Bruxellois qui subsidient, sans le savoir, de telles actions.

Avez-vous pris connaissance de cet évènement organisé par le Gracq, qui propose de se plonger dans l'univers de la désobéissance civile afin d'explorer ce mode d'action "non violent, créatif et militant". Le gouvernement cautionne-t-il cet évènement ? Envisagez-vous de supprimer les subsides du Gracq à cause de l'organisation de cet évènement ? Quelles mesures seront prises vis-à-vis de cette association ?

À combien s'élève le montant des subsides du Gracq pour l'année 2020 ? Un dossier a-t-il dû être complété afin de satisfaire aux conditions d'octroi de ces subsides ? Si oui, quelles sont les conditions pour recevoir ce subside ? Quel contrôle est-il effectué par le gouvernement bruxellois quant à l'utilisation des subsides en matière de mobilité ? Une évaluation est-elle réalisée a posteriori ?

ongehoorzaamheid werkte ook voor mij inspirerend. Wat Gandhi in Zuid-Afrika allemaal verwezenlijkt heeft voor de Indiase gemeenschap daar, is bijzonder boeiend.

Wat de discussie van vandaag betreft, verwoordde mevrouw Dejonghe het treffend. Alles draait om de vraag of de overheid een vereniging subsidieert die oproept om de regels van de overheid niet te respecteren. Dat is het huidige spanningsveld. Volgens mij zijn we allemaal blij met activistische Brusselaars die verkeersveiligheid hoog op de agenda zetten en die lokale besturen ertoe aanzetten om moedige beslissingen te nemen. Het begint echter te wringen als er subsidies worden aangewend om cursussen te organiseren over het negeren van regels. Je vraagt je af waartoe er precies wordt opgeroepen. Welke regels worden voortaan aan de laars gelapt? Zullen mensen door het rode licht rijden? Het is vandaag nog totaal niet duidelijk waaruit de gepromote ongehoorzaamheid precies bestaat.

Mevrouw de minister, ik ben benieuwd naar uw reactie. Bent u intussen het gesprek met de Gracq aangegaan, of deed een van uw collega's dat? Wat zijn de beweegredenen van de Gracq en wat houdt de cursus precies in?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- De openbare ruimte is van alle gebruikers. De organisatie van workshops over burgerlijke ongehoorzaamheid als actiemiddel door de Gracq helpt het mobiliteitsdebat in Brussel niet vooruit en leidt veeleer tot spanningen tussen automobilisten, fietsers en voetgangers. Bovendien gebeurt dat op kosten van de Brusselaars. Is dat niet paradoxaal?*

Bent u op de hoogte van het evenement en steunt u het? Bent u van plan de subsidies van de Gracq in te trekken of andere maatregelen te nemen?

Hoeveel subsidie kreeg de Gracq in 2020 en op basis van welk dossier? Heeft de regering gecontroleerd of die subsidies wel degelijk gebruikt werden in verband met mobiliteit? Is dat achteraf ook geëvalueerd?

Hoe worden het goede financiële beheer en de economische impact van de subsidies opgevolgd? Worden er precieze, cijfermatige doelstellingen gevraagd? Welke instrumenten hebt u ter beschikking in geval van niet-naleving van de subsidievereisten?

Avez-vous reçu un retour sur l'utilisation des subsides par le Gracq et l'efficacité des sommes engagées ? Quel est le suivi mis en place afin de contrôler la bonne gestion financière et l'impact économique de ces subsides ? Des objectifs clairs et chiffrés sont-ils demandés ? Qu'est-il prévu en cas de non-respect de ces conditions d'octroi de subsides ?

1185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le Gracq est subventionné par la Région pour la mise en œuvre de ses missions de base. L'action du Gracq à Bruxelles se décline en trois axes de travail : la représentation des cyclistes auprès des pouvoirs publics et le conseil technique, l'information et la sensibilisation, et enfin la formation.

1187 *(poursuivant en néerlandais)*

Ces trois missions de base correspondent à la vision de la mobilité du plan Good Move et contribuent à la réalisation de ses objectifs. Il est normal que le Gracq, qui représente les cyclistes auprès des décideurs politiques, examine d'un œil critique le contenu du plan et sa mise en œuvre.

1189 *(poursuivant en français)*

Le Gracq envoie chaque année son rapport, comme prévu dans le cadre de la subvention. L'administration y a bien lu, dans la partie liée à l'éducation permanente, que le Gracq a entamé un débat interne en 2019 sur ses pratiques militantes, notamment dans le cadre de l'évaluation de son contrat-programme en éducation permanente (le Gracq est reconnu par la Fédération Wallonie-Bruxelles en tant qu'association d'éducation permanente).

L'arrêté de subvention relatif à la mission de base du Gracq prévoit un comité d'accompagnement qui se réunit deux fois par an et auquel est lié le paiement des tranches de subvention. Ce comité suit les missions de base de l'asbl comme pour toute autre asbl qui reçoit une subvention pluriannuelle. Il n'a pas pour rôle de contrôler l'ensemble des activités de l'asbl, et certainement pas celles qui ne sont pas subventionnées.

L'administration a pris contact avec le Gracq pour demander de plus amples informations sur cette formation et vous fait part des motivations de l'asbl.

Au sein de la base du Gracq - qui compte des milliers de membres, dont des centaines de membres actifs -, des questions se posent et les avis divergent sur la réalisation de certaines actions pouvant se situer à la limite de la légalité ou être considérées comme des actes de désobéissance civile. Ainsi, le GRACQ peut-il faire la promotion des masses critiques ? Peut-on organiser une manifestation assise sur la voie publique à la

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De Gracq krijgt Brusselse subsidies om zijn basismissie uit te voeren. Die draait rond drie assen: de vertegenwoordiging van fietsers bij de overheid, het bieden van technisch advies, het verstrekken van informatie en bewustmaking, en vorming.*

(verder in het Nederlands)

Die drie basismissies passen binnen het kader van de Mobility Vision van Good Move en dragen bij tot het bereiken van de doelstellingen van dat plan. Van een fietsersvereniging als de vzw Gracq mag je verwachten dat ze zowel de inhoud van het plan als de uitvoering ervan kritisch bekijkt. De vereniging vertegenwoordigt de stem van de fietsers bij de politieke en administratieve besluitvormers om de algemene fietsomstandigheden te verbeteren. Daarbij wordt dan gekeken naar infrastructuur, veiligheid, wetgeving, belastingen, intermodaliteit enzovoort.

(verder in het Frans)

Conform de subsidieregeling bezorgt de Gracq ons elk jaar een activiteitenverslag. De administratie heeft wel degelijk opgemerkt dat de organisatie in 2019 een intern debat op gang heeft gebracht over haar manier van actievoeren. Dat gebeurde in het kader van de evaluatie van de programmaovereenkomst met de Federatie Wallonië-Brussel, die de Gracq erkend heeft als organisatie voor permanente vorming.

Volgens het subsidiecontract moet de Gracq twee keer per jaar voor de begeleidingscommissie verschijnen, die de basismissies van alle gesubsidieerde organisaties opvolgt. De uitbetaling van de subsidie is hieraan gelinkt. Het is niet de taak van de begeleidingscommissie om alle activiteiten van de vzw te controleren.

De administratie heeft de Gracq om meer informatie gevraagd over de vorming in kwestie. De Gracq antwoordde dat er onder haar duizenden leden vragen rezen over bepaalde acties, die op de rand van het wettelijke of als burgerlijke ongehoorzaamheid beschouwd kunnen worden. Mag er bijvoorbeeld opgeroepen worden tot Critical Massacties? Mag de Gracq een zitstaking op de openbare weg organiseren om te protesteren tegen de dood van een fietser op een zwart kruispunt?

Dat is een gezond en essentieel debat in een organisatie van actievoerders. Op zijn website heeft de Gracq het over constructief en verbindend actievoeren, waarbij geweld absoluut uit den boze is. De workshops over burgerlijke ongehoorzaamheid hadden dan ook niet tot doel spanningen

suite du décès d'un cycliste sur un carrefour dénoncé à maintes reprises comme accidentogène ?

Pour une association militante telle que le Gracq, il est sain et essentiel de mieux cerner les souhaits d'action des membres et leurs modalités, d'en débattre ainsi que de réfléchir aux balises à poser afin d'encadrer et de former au mieux l'action des groupes citoyens du Gracq.

Dans la présentation publiée sur son site, le Gracq qualifie sa militance de constructive et rassembleuse et précise qu'il ne tolère pas le recours à la violence lors de ses actions. En aucun cas, l'atelier sur la désobéissance civile (qui représente trois sessions de deux heures) ne correspond à une volonté d'attiser les tensions entre usagers. Il fait simplement suite à la réflexion entamée en 2019 par l'association sur ses pratiques militantes.

Face à l'agressivité croissante sur les routes, le Gracq a prévu d'intégrer dans son programme d'action pour 2021 plusieurs activités dans le but d'apaiser la cohabitation entre les cyclistes et les autres usagers de la route, en prônant la courtoisie, en cassant le clivage cycliste/automobiliste/piéton et en formant ses membres à réagir au mieux en cas d'agressivité sur leur chemin.

1191 Le plan d'action est en cours d'élaboration et sera plus particulièrement mis en œuvre au cours du deuxième semestre 2021.

Comme mentionné dans le rapport annuel 2019, cette formation interne est dispensée dans le cadre de l'éducation permanente, plus particulièrement dans le cadre de l'évaluation de son contrat-programme en éducation permanente.

1193 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je tiens à préciser que je ne me fais le porte-parole d'aucun groupe. Le sigle de mon parti signifie "démocrate, fédéraliste, indépendant", et, contrairement à d'autres partis, nous tenons à cette indépendance. Je ne justifie bien entendu pas la violence ou les appels à la violence, d'où qu'ils viennent : ils doivent toujours être condamnés.

Il est un fait que des tensions existent aujourd'hui entre les usagers de la route. Il est de la responsabilité des parlementaires, mais aussi des membres du gouvernement, de les apaiser, voire de les faire disparaître. L'atmosphère est détestable, nous sommes tous d'accord que cela doit changer.

Une information m'étant parvenue, je me suis interrogé à son sujet et, faisant mon travail de député, vous ai interpellée sur la bonne affectation des deniers publics dans la Région bruxelloise. Je suis d'accord avec Mme Dejonghe lorsqu'elle dit qu'un ministre doit pouvoir subventionner une association même s'il n'adhère pas totalement à sa vision, mais autre chose est de financer une association qui vise la désobéissance civile non violente.

Je m'attendais à la réponse que vous m'avez faite, Mme la ministre. Le fait que certains projets sont couverts par des subsides et d'autres pas ne change rien à la donne. Sauf erreur

tussen weggebruikers op te rakelen, maar vloeiden voort uit de interne discussie met de leden.

Om de groeiende verkeersagressie aan te pakken en de verstandhouding tussen fietsers en ander weggebruikers te verbeteren, zal de Gracq in 2021 verschillende activiteiten en vormingen organiseren.

Dat actieplan wordt momenteel opgesteld en zal in de tweede helft van 2021 worden uitgerold.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik ben geen woordvoerder van welke groep dan ook. Mijn partij draagt onafhankelijkheid hoog in het vaandel.*

Toen ik over de vorming in kwestie hoorde, vond ik het mijn taak als parlementslid om u te ondervragen over de goede besteding van openbare middelen. Ik ben het met mevrouw Dejonghe eens dat een minister ook subsidies moet kunnen toekennen aan organisaties die een andere visie hebben, maar een organisatie financieren die geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid wil promoten, is een andere zaak.

Ik had uw antwoord verwacht. Het doet niets ter zake dat sommige plannen onder de subsidiëring vallen en andere niet. Tenzij ik me vergis, krijgt de Gracq een globaal budget ter beschikking.

Het is niet mijn bedoeling om alle inspanningen die de vzw al jaren levert om dag in dag uit fietsers te verdedigen, teniet te doen. Ik kan er alleen niet bij dat de wetgevende macht, die wetten aanneemt, en de uitvoerende macht een vorming steunen die aanzet tot het niet respecteren, weliswaar op geweldloze manier, van wetten die door ons allen moeten worden nageleefd.

de ma part, le Gracq a un budget unique, avec universalité des dépenses et des recettes.

Mon intervention ne vise pas à détruire tout le travail effectué par cette asbl depuis de nombreuses années pour défendre les cyclistes au quotidien. Simplement, je ne comprends pas comment le pouvoir législatif, qui adopte les lois, ou le pouvoir exécutif peuvent soutenir en particulier une formation incitant à ne pas respecter - de manière non violente, il est vrai - certaines de ces lois, qui doivent être respectées de tous.

1195 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Je ne viserai pas spécifiquement M. Loewenstein mais d'autres collègues entendus aujourd'hui. Je m'étonne toujours de la méconnaissance du travail des associations, de la défiance de certains envers le travail de ces associations, ainsi que de la méconnaissance des bases politiques de leur action et de leur légitimité à définir de manière indépendante leur objet social, leur champ d'action et leurs méthodes.

En l'occurrence, le Gracq nous explique, dans la présentation de leur formation, que leur volonté est d'explorer l'histoire et les méthodes de la désobéissance civile, qui est un des outils de la non-violence. Il ne s'agit pas de pratiquer soi-même la désobéissance civile en tant qu'association, mais d'en discuter avec ses membres et ses militants. Je rappelle que le Gracq est une association de bénévoles.

Je ne comprends pas le lien systématiquement établi entre le travail des associations et leur dimension financière. En effet, les associations sont soutenues en vertu de leur objet social.

1197 Je trouve toujours un peu embarrassant de porter des jugements a priori sur leur contenu.

Je terminerai en vous lisant l'article 1er du décret sur l'éducation permanente, dans le cadre duquel le Gracq est reconnu par la Communauté française, comme beaucoup d'autres associations heureusement : "Le décret sur l'éducation permanente a pour objet le développement de l'action associative dans le champ de l'éducation permanente visant l'analyse critique de la société, la stimulation d'initiatives démocratiques et collectives, le développement de la citoyenneté active et l'exercice des droits sociaux, culturels, environnementaux et économiques dans une perspective d'émancipation".

Ce décret vise une analyse critique et, en tant que responsables politiques, nous ne devons pas viser à exercer, à travers l'octroi de subsides, des mesures de rétorsion sur les pratiques exploratoires des asbl dans le champ de l'action politique et associative.

1199 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).- Groen a une vision claire du type de ville que nous voulons, à savoir une ville pour le citoyen, qui laisse davantage de place aux cyclistes. Le Gracq fait un travail fantastique dans ce domaine depuis des décennies et appelle les cyclistes à se comporter de manière exemplaire afin d'encourager les autres usagers à respecter le Code de la route. De même, l'association propose des solutions*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).- Het verbaast me telkens weer hoe weinig mensen afweten van het werk dat verenigingen verrichten, van de visie die aan de basis van hun acties ligt en van de ruimte die ze wel degelijk hebben om in alle onafhankelijkheid hun sociale doelstellingen, hun actieterrein en hun werkwijze te bepalen.*

De Gracq heeft ons duidelijk uitgelegd dat de vzw de geschiedenis en de methodes van burgerlijke ongehoorzaamheid, een geweldloos actie-instrument, wil onderzoeken. Het is niet de bedoeling om ze zelf toe te passen, maar wel om erover te debatteren met leden en militanten, allemaal vrijwilligers trouwens.

Ik begrijp niet dat er telkens een link wordt gelegd tussen het werk dat verenigingen verrichten en de subsidies die ze krijgen. De verenigen worden immers ondersteund vanwege hun sociale doelstellingen.

Ik vind het ook wat beschamend om a priori te oordelen over de inhoud van acties.

Als beleidsverantwoordelijken moeten we ervoor waken het al dan niet toekennen van subsidies niet te gebruiken als vergeldingsmaatregel tegen verenigingen die politieke actievoering willen verkennen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De politieke werking van Groen is uiteraard volledig onafhankelijk. We hebben wel een heldere visie op wat voor stad we willen, namelijk een stad voor mensen waar ook meer ruimte is voor fietsers. De Gracq levert op dat vlak al decennialang fantastisch werk. Zo zijn er Gracq-leden die 's morgens voor dag en dauw opstaan om voor fietsers te applaudisseren en hen te bedanken dat ze de fiets

concrètes dans le cadre du réaménagement de la voie publique et réfléchit à de meilleures installations pour les cyclistes.

La ministre a confirmé qu'il s'agit d'un atelier où les membres adressent leurs suggestions au Gracq et organisent des commémorations en hommage aux cyclistes qui ont perdu la vie dans la circulation à Bruxelles. C'est une excellente initiative.

Je confirme ce qu'a dit Mme Pauthier : il est impensable de remettre en cause le financement d'une association sur la seule base du nom d'un atelier. Ce n'est pas dans ce genre de démocratie que je veux vivre.

1201 *Je me réjouis d'entendre que vous allez continuer à appliquer le système actuel de subsides quinquennaux.*

1203 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Nous vivons dans un État de droit qui nous offre de nombreuses possibilités de nous exprimer et de critiquer le gouvernement, par le biais de manifestations et de grèves, par exemple. Je ne vois pas d'inconvénients à ce que ces moyens d'action soient subventionnés, à condition qu'ils ne soient pas utilisés de manière illégale.*

Le terme "désobéissance civile non violente" a sans doute été ajouté au titre de la question parce qu'il sonnait bien. On se doit néanmoins de militer dans le respect de la légalité. J'espère que c'est le cas du Gracq, mais la ministre m'a rassurée sur ce point.

nemen om zich te verplaatsen. Ze staan extra vroeg op of blijven laat op om fietsers ertoe aan te moedigen om zich zichtbaar te maken door fluohesjes te dragen en lichtjes op hun fiets aan te brengen. Ze roepen hun leden op om zich voorbeeldig te gedragen en zo andere weggebruikers te stimuleren de Wegcode te respecteren.

De vereniging stelt concrete oplossingen voor wanneer er plannen zijn voor de heraanleg van de openbare weg. Ze denkt mee na over betere voorzieningen voor fietsers en zo meer. De staat van dienst van de Gracq in Brussel is uitstekend.

Ik heb begrepen dat de minister heeft bevestigd dat dit over een workshop gaat waarin de leden wordt gevraagd welke acties de Gracq volgens hen zou moeten ondernemen en dat het ging over het organiseren van herdenkingen van fietsers die in het Brusselse verkeer het leven lieten. Ik zie daar geen enkel probleem in. Dat kan toch moeilijk als burgerlijke ongehoorzaamheid worden omschreven. Het is integendeel een heel brave actie.

Ik zie dus geen probleem op basis van het antwoord dat de minister heeft verstrekt. Ik bevestig wat mevrouw Pauthier heeft aangehaald: het is ondenkbaar om louter op basis van een titel van een workshop de financiering van een vereniging in vraag te stellen. Ik kan me niet voorstellen dat een regering zo zou handelen. Een regering die de subsidies van een vereniging schrapt als de titel van een workshop haar niet aanstaat, zou de vrijheid van vereniging zo volledig inperken. Dat is niet het soort democratie waaraan ik wil deelnemen.

Ik ben dan ook blij dat u het huidige, uitstekend werkende systeem van vijfjarige subsidies voortzet.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb een probleem met de uitspraken van mevrouw Pauthier. In feite ben ik het eens met de heer Verstraete. We leven in een rechtsstaat en die biedt heel wat mogelijkheden om onze stem te laten horen en de overheid te bekritiseren, zoals betogingen en stakingen. Met die actiemiddelen heb ik geen enkel probleem. Ze mogen zelfs gesubsidieerd worden. Een heel ander verhaal is het als je je buiten de rechtsstaat plaatst en actie voert op manieren die niet toegelaten zijn. De voorbeelden die de minister geeft, lijken mij echter allemaal perfect te passen in de rechtsstaat.

Er kan wel gedebatteerd worden over wat de rechtsstaat al dan niet moet toelaten. Stel je voor dat je een niet toegelaten betoging houdt en er wordt een kind overreden, wie is dan verantwoordelijk? Of wanneer je bij een staking wegen blokkeert, waardoor een ziekenwagen er niet meer langs kan en er iemand sterft? Zo'n geval hebben we al meegemaakt. Er komt dus heel wat bij kijken.

De term "geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid" in de titel van de vraag is wellicht gekozen omdat die goed klonk, maar het punt is dat je actie moet voeren binnen het kader van de rechtsstaat. Daarvoor bestaan er voldoende mogelijkheden. Ik

hoop dan ook dat de Gracq op een ordelijke manier actie voert, maar daarover heeft de minister me gerustgesteld.

1205 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Je ne vous cache pas mon malaise. Vous parlez d'éducation permanente, une notion dont ma collègue a rappelé la définition et qui, à mon sens, est en contradiction avec la désobéissance civile. Ni le groupe MR ni moi-même n'aimons la violence, et nous la condamnons sous toutes ses formes.

Nous assistons à une escalade de communication dès qu'il est question de tensions entre automobilistes, cyclistes et piétons. Mme la ministre, il vous incombe d'apaiser ces tensions et de faire en sorte que cet endroit soit un espace public partagé où chaque utilisateur se retrouve.

J'en appelle vraiment à vous, Mme la ministre. Le terme de désobéissance civile ne convient pas. Il s'agit d'un terme violent qui ne correspond pas à mon interprétation de l'éducation permanente. Je vous remercie pour votre suivi à cet égard.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- U spreekt over permanente vorming, maar die lijkt mij net in tegenspraak met burgerlijke ongehoorzaamheid. De MR en ik veroordelen elke vorm van geweld.*

De spanning tussen automobilisten, fietsers en voetgangers neemt toe en het is aan u, mevrouw de minister, om die spanningen weg te nemen en ervoor te zorgen dat alle weggebruikers hun plaats krijgen in de openbare ruimte.

1207 **M. Arnaud Verstraete (Groen)**.- Pour la correction du compte rendu de nos travaux, je voulais signaler qu'il est explicitement mentionné dans le titre de la demande d'explications de M. Loewenstein que nous parlons ici d'une désobéissance citoyenne non violente, ce que le Gracq lui-même spécifie également. Soyons prudents, et ne suggérons pas la mention de violence à ce sujet.

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).- Voor alle duidelijkheid wil ik erop wijzen dat in de titel van de vraag om uitleg van de heer Loewenstein expliciet sprake is van "geweldloze" burgerlijke ongehoorzaamheid. Van geweld is dus geen sprake.*

1207 **Mme la présidente.-** Il a bien parlé de désobéissance.

Mevrouw de voorzitter.- Wel van ongehoorzaamheid.

1207 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Si je puis me permettre, la désobéissance civile appartient au mouvement de la non-violence. Marc Loewenstein en a d'ailleurs rappelé la définition et les références en la matière : Gandhi, la résistance à l'apartheid, le mouvement américain pour les droits civiques, etc. En l'occurrence, il s'agit bien d'un mouvement de la non-violence. Soyons clairs.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).- Burgerlijke ongehoorzaamheid is geweldloos. De heer Loewenstein verwees in dat verband onder meer naar Gandhi, de strijd tegen apartheid enzovoort. Met geweld heeft dat allemaal niets te maken.*

1213 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je pense qu'il s'agissait surtout de réflexions intéressantes entre les députés. Je rappelle qu'il a été explicitement mentionné que c'était un exemple de non-violence. J'ai également fourni quelques explications sur le contenu des ateliers. Il s'agissait de réflexions sur des actions de masses critiques (Critical Mass Brussels) ou des sit-in à la suite d'un décès à un endroit accidentogène.

Ces exemples illustrent bien le type d'actions dont nous parlons, que nous connaissons bien à Bruxelles. Plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs participé aux masses critiques et il était parfaitement légitime pour vous d'agir afin que la Région et les communes continuent à mener une politique visant à améliorer la situation des cyclistes à en Région bruxelloise, ce qui est également le but du Gracq. N'hésitez pas à me poser d'autres questions si vous en avez.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het gaat hier inderdaad expliciet om geweldloos verzet. Dat zou ook duidelijk moeten zijn uit wat ik verteld heb over de inhoud van de workshops. Velen onder u hebben trouwens zelf al deelgenomen aan het soort acties waar het om gaat. Een verbetering van de situatie van de fietsers is ook een lofwaardig doel om na te streven.*

1213 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je souhaite réagir par rapport aux répliques qui ont été faites après mon intervention. Je

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik ben zeker niet tegen alle acties van de Gracq. Ik beperk mijn kritiek tot een*

trouve trop facile de balayer une certaine critique sous couvert d'ignorance et d'ainsi chercher à diviser davantage. Je ne suis pas en train de remettre en cause toutes les actions menées par le Gracq. Je remets en cause la tenue d'un atelier sur la désobéissance civile non violente, point à la ligne.

Si le but de Gracq n'est pas d'appliquer la désobéissance civile sur le terrain, je ne comprends pourquoi cette notion figure dans son programme. Je ne suis pas un censeur, la critique est saine. Or la désobéissance civile, même non violente, représente davantage que de la simple critique.

workshop over geweldloze burgerlijke ongehoorzaamheid, meer niet.

Als het niet de bedoeling is van de Gracq om burgerlijke ongehoorzaamheid in praktijk te brengen, begrijp ik niet wat dat begrip in haar programma staat te doen. Kritiek mag altijd, maar burgerlijke ongehoorzaamheid is nog heel wat anders.

1217 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Les manifestations telles que Critical Mass Brussels sont toujours organisées conformément à la réglementation et en accord avec la police.*

- L'incident est clos.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Manifestaties zoals Critical Mass Brussels gebeuren altijd volgens de regels. Daar is geen sprake van burgerlijke ongehoorzaamheid. Die demonstraties zijn ook altijd afgesproken met de politie.

- Het incident is gesloten.

1221 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK**

1221 **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,**

1221 **concernant "la redénomination d'un arrêt de la STIB du nom d'un de ses directeurs et la mise en place d'un comité des usagers pour soumettre des noms de nouvelles stations ainsi qu'une signalétique permettant de faire connaître l'histoire de Bruxelles aux arrêts de la STIB".**

1221 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME LEILA AGIC,**

1221 **concernant "la renomination d'un arrêt de la STIB au nom de son directeur général".**

VRAAG OM UITLEG 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 nieuwe benaming van een MIVB-halte met de naam van één van haar directeurs en de oprichting van een gebruikerscomité voor nieuwe naamgeving voor stations alsook een signaletiek om de geschiedenis van Brussel op de haltes van de MIVB beter bekend te maken".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LEILA AGIC,

betreffende "de nieuwe benaming van een MIVB-halte met de naam van haar directeur-generaal".

1225 **M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Nous avons appris par la presse la redénomination par la STIB de l'arrêt Parc, situé rue du Gentilhomme, à proximité du siège de la STIB. Cette redénomination pose diverses questions, à commencer par celle de la procédure existante.

J'ai été choqué - et je n'ai pas été le seul - par la manière dont la STIB a nonchalamment décidé de renommer cet arrêt et confirmé sa volonté. Nous assistons là à un véritable estompement de la norme et à un manque de réalisme de la part de la STIB. Celle-ci doit être à l'usage de ses usagers, et non de ses directeurs. Manifestement, l'ego de certains à la STIB est surdimensionné, et cela pose problème.

Comment se déroulent actuellement les procédures de nomination ou de redénomination des arrêts de la STIB ?

Qui a émis l'idée de désigner M. Lauwers et qui a validé ce choix ? Quand ce choix a-t-il été opéré ?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Uit de media blijkt dat de MIVB halte Park in de Jonkersstraat heeft omgedoopt, iets wat een heleboel vragen oproept.*

Ik was niet de enige die aanstoot nam aan de nonchalance waarmee de MIVB besliste om de halte een nieuwe naam te geven. Ze geeft daarmee blijk van normvervaging en een gebrek aan realisme.

Hoe verloopt de benaming of de naamswijziging van MIVB-haltes?

Van wie kwam het idee om de halte naar de heer Lauwers te vernoemen en wie heeft dat wanneer goedgekeurd?

Waarom werd de keuze niet bekendgemaakt op de MIVB-website?

Pourquoi ce choix n'a-t-il pas été annoncé sur le site de la STIB, au même titre que les trois autres changements annoncés ? C'était effectivement le seul d'entre eux qui était quelque peu "caché". On pouvait lire sur le site que la STIB procéderait, notamment, à trois redénominations en date du 1er janvier.

1227 S'agit-il là du seul oubli de la STIB ? Manifestement, notre société de transports en commun a perçu le problème que cette mention pourrait poser, puisqu'elle ne l'a pas annoncé directement sur son site web.

Quels sont les autres redénominations "accessoires", puisque la STIB annonçait principalement ces trois changements ?

À quel moment le conseil d'administration, organe de gestion, porte-t-il la responsabilité de ce choix ?

Quand la STIB mettra-t-elle en place un comité des usagers qui pourra lui soumettre des suggestions de noms, mais aussi de choix en matière de matériel urbain, d'aubettes, de tests de matériel roulant, ou de signalétique ?

Quand la STIB mettra-t-elle en place une signalétique pour faire connaître l'histoire de Bruxelles à travers les arrêts et stations de la STIB ?

Nous pourrions dépasser la polémique sur le nouveau nom de cet arrêt inspiré par un des directeurs de la société et élargir la réflexion en vue de mettre en place un comité des usagers qui permette de se positionner plus largement.

Au-delà des arguments électoralistes, vous connaissez mon réel attachement à la question de la participation et je pense que, dans ce dossier, la STIB manque des occasions de se distinguer : en mettant sur pied un tel comité, nous éviterions ce type de problème.

Nous devrions également profiter de l'occasion pour afficher aux aubettes de la STIB des informations sur l'histoire des quartiers traversés par nos transports publics, histoire illustrée par les personnages ayant fait de ces quartiers des lieux emblématiques.

Le quartier de Bruxelles et la rue du Gentilhomme dont nous parlons ici, par exemple sont assez mal connus. Ainsi, le quartier est apparemment un lieu-dit qui, au Moyen-Âge et au XIXe siècle, a joué un rôle considérable à Bruxelles. Nous devrions adopter la stratégie de mettre en réseau tous les arrêts de la STIB pour permettre aux usagers de mieux connaître l'histoire des quartiers à travers les noms inscrits sur les aubettes.

Zijn er nog andere naamswijzigingen gebeurd zonder publicatie op de website?

Wanneer richt de MIVB een reizigerscomité op dat niet alleen namen kan suggereren, maar ook advies kan geven over stadsmeubilair, bushokjes enzovoort?

Wanneer installeert de MIVB borden met informatie over de geschiedenis van de buurt waarin de haltes liggen?

1229 **Mme Leila Agic (PS)**.- Dans la presse du 29 décembre 2020, nous apprenions que la STIB avait décidé de renommer l'arrêt Parc - situé rue du Gentilhomme - par le nom d'un dirigeant de la STIB encore en fonction, M. Kris Lauwers. Il s'agit pour la STIB d'une manière de rendre hommage à cet homme avant qu'il ne prenne sa retraite.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).- Op 29 december meldden de media dat de MIVB bij wijze van eerbetoon aan een van haar managers halte Park wou omdopen tot halte Kris Lauwers.*

Il s'agit de la première fois que la STIB attribue le nom d'un dirigeant de la société à l'un de ses arrêts de transports en commun. La STIB expliquera ensuite qu'il s'agit d'une nomination temporaire mais qui, selon nous, ne reste pas moins inadéquate.

Le fait, pour la STIB, de changer les noms de certains de ses arrêts de bus, tram ou de stations de métro est chose courante. Cependant, ce qui pourrait être un outil formidable de féminisation mais aussi de diversité dans notre espace public reste largement sous-utilisé. À titre d'exemple, aujourd'hui, nous dénombrons 29 stations de métro portant des noms masculins, contre seulement quatre stations portant des noms féminins, ce qui représente moins de 13 %. De plus, ces stations ne font uniquement référence qu'à des princesses et à une sainte.

Il serait pourtant plus qu'utile de mettre en place une politique permettant à tous les usagers de se sentir bien lorsqu'ils empruntent les transports en commun bruxellois. Et à cet effet, il serait opportun de mettre en place une procédure annuelle, systématique, claire, transparente et inclusive de nomination ou redénomination des arrêts de la STIB.

Malheureusement aujourd'hui, quant à ce changement qui pourrait être qualifié d'erreur passagère de jugement, la STIB déclare, je cite :"la détermination des noms pour longue durée reposerait toujours sur la recherche d'une cohérence par rapport à un nom de place publique ou d'une artère, à la présence passée ou proximité d'une personnalité".

Nous comprenons que la STIB est loin d'un changement de paradigme sur la question de la nomination de ses arrêts car elle continue de mettre en avant la cohérence par rapport à un nom de place ou d'artère. Une telle approche contribue, en réalité, à perpétuer la tradition d'effacement de la moitié de la population bruxelloise dans son espace public.

1231 Pourtant, nous nous sommes toutes et tous habitués à l'emplacement des stations de métro Eddy Merckx et Jacques Brel. Et des stations de métro ont déjà donné leur nom à leur quartier et non l'inverse. Je pense par exemple à la station de métro Beekkant. Et pourtant, la STIB continue à être frileuse avec cet outil en plaçant cette prétendue cohérence en premier lieu.

Comment la STIB a-t-elle décidé de renommer l'arrêt Parc en Kris Lauwers ?

Existe-t-il une procédure à suivre lorsque la STIB décide de changer le nom de certains arrêts ? Une liste de noms est-elle proposée ? Si oui, sur quelle base cette liste est-elle établie ? Une consultation des citoyens bruxellois sur les réseaux sociaux est-elle envisagée ?

Il est essentiel de penser à un espace public plus inclusif et de permettre aux femmes de se l'approprier, notamment via la représentation féminine et l'attribution de noms féminins aux

Het is de eerste keer dat de MIVB een van haar haltes naar een van haar managers vernoemt. Volgens haar is de wijziging tijdelijk, maar dat neemt niet weg dat ze ongepast is.

De MIVB wijzigt wel vaker namen van haltes, maar grijpt die gelegenheid veel te weinig aan om de openbare ruimte te vervrouwelijken of te diversifiëren. Slechts vier metrostations zijn naar een vrouw vernoemd, tegenover 29 naar een man. Het zou daarom nuttig zijn om een duidelijke procedure uit te werken om MIVB-haltes een naam of een nieuwe naam te geven.

Uit de reactie van de MIVB blijkt dat ze nog niet klaar is voor een nieuwe aanpak, want ze blijft coherentie met de naam van een plein of straat nastreven. Daardoor blijft de helft van de Brusselse bevolking nog langer grotendeels afwezig in de openbare ruimte.

We zijn de metrostations Eddy Merckx en Jacques Brel nochtans al helemaal gewoon en er zijn ook al metrostations die hun naam aan een wijk hebben gegeven, denk maar aan Beekkant.

Hoe is de MIVB ertoe gekomen om halte Park naar Kris Lauwers te vernoemen?

Bestaat er een procedure om haltes een nieuwe naam te geven? Is er een lijst met mogelijke namen? Hoe is die tot stand gekomen? Wordt overwogen om de Brusselaar via de sociale media te raadplegen?

De openbare ruimte moet inclusiever worden, door meer straten, gebouwen en haltes een vrouwennaam te geven. Is de MIVB van plan om haar steentje bij te dragen?

Het Bureau heeft een vraag over het aantal haltes met een vrouwen- en een mannennaam geschrapt omdat ze niet onder uw bevoegdheid valt. Kunnen we het reglement krijgen dat bepaalt wat onder uw bevoegdheid valt?

rues, bâtiments et aux arrêts de transports en commun. La STIB compte-t-elle prendre part à ce travail ?

Une question portant sur le recensement des arrêts portant des noms d'hommes et de femmes a été retirée par le Bureau, car cette question ne relèverait pas de votre compétence. Serait-il possible de nous fournir le règlement qui détermine les questions relevant de votre compétence ?

Enfin, existe-t-il des textes légaux contraignants qui vous empêchent d'agir sur les arrêts hors métro ?

Zijn er wetteksten die u beletten om in te grijpen bij MIVB-haltes die niet aan het metronet liggen?

2105 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le choix des noms de stations de métro, comme ceux de la nouvelle ligne, est une compétence de la ministre chargée de la mobilité. Ce sera l'occasion d'une féminisation. Les noms des arrêts du réseau de surface, eux, sont choisis par la STIB.

Pour ce qui est de ma compétence, la féminisation de l'espace public est importante : Bruxelles est construite par des hommes et par des femmes et cela doit se refléter dans l'espace public. Il y a toujours un lien entre la topographie et les noms des arrêts, pour des raisons d'orientation, mais cela souligne la nécessité d'entamer une réflexion sur les noms de rue. Ce sujet intéresse aussi ma collègue Mme Ben Hamou.

L'arrêt Parc est appelé à changer de nom, car il prête à confusion par rapport à la station du même nom, qui se trouve trop loin pour y être assimilé. Comme il n'était pas possible, vu la situation sanitaire, d'organiser une réception de départ pour le directeur général adjoint, arrivé à l'âge de la retraite après quinze ans au sein de l'entreprise, la STIB a eu l'idée, en guise de clin d'œil, de marquer le coup en donnant provisoirement son nom à l'arrêt situé au pied du bâtiment hébergeant le siège social de la STIB. J'avoue qu'il aurait été préférable de donner son nom à une salle de réunion plutôt qu'à un arrêt de bus.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De minister van Mobiliteit is bevoegd voor de namen van metrostations. De namen voor bovengrondse haltes worden door de MIVB gekozen.*

Mannen en vrouwen hebben Brussel gemaakt tot wat het is en dat moet in de openbare ruimte tot uiting komen. Er is altijd een link tussen de naam van een halte en de omgeving en daaruit blijkt nog maar eens dat we ons moeten bezinnen over de straatnamen.

Halte Park moet een nieuwe naam krijgen vanwege de mogelijke verwarring met het metrostation. Omdat de MIVB door de coronacrisis geen receptie voor het vertrek van de adjunct-directeur-generaal kon organiseren, besliste ze om halte Park tijdelijk om te dopen.

2107 Ce changement de nom est provisoire, il est important de le signaler. Nous attendons le nom définitif, qui devrait être choisi dans le cadre de la prochaine planification, en avril 2021.

Une procédure interne de la STIB prévoit que les noms d'arrêts sont proposés par le service de marketing et d'information aux voyageurs. Ces propositions de noms, y compris les modifications, sont ensuite validées par la direction générale de la STIB, conformément à l'autonomie que lui confère son contrat de service public.

En ce qui concerne l'annonce de ce changement sur le site internet de la STIB, compte tenu de la faible fréquentation de cet arrêt - un peu plus de 230 montées quotidiennes en moyenne, principalement des employés de la STIB - et du caractère temporaire de l'initiative, la STIB n'a pas jugé nécessaire d'en faire une publicité qui dépasse le public cible des utilisateurs des lignes concernées.

Le changement de nom en cause est le seul qui soit temporaire. Les autres sont définitifs et concernent des arrêts plus fréquentés,

De definitieve naam wordt in april 2021 gekozen.

Volgens de interne MIVB-procedure doet de marketing- en informatiedienst suggesties voor de namen van haltes, die de directie vervolgens bekrachtigt.

De MIVB vond het niet nodig om de tijdelijke naamsverandering op haar website te publiceren omdat er dagelijks maar zo'n 230 reizigers opstappen en dan nog hoofdzakelijk MIVB-medewerkers. De naamsverandering van de drukkere haltes Globe, Eeuwfeest en Forestoise is definitief.

Er komt veelal een nieuwe naam als het netwerk wijzigt of op vraag van gemeenten, omwonenden, reizigers, enzovoort.

Volgens de interne procedure moeten de namen van haltes snel duidelijk maken waar ze zich bevinden en duurzaam zijn. Ze krijgen dus meestal de naam van een plaats, een plein, een straat, een station enzovoort.

à savoir 6.200 montées pour l'arrêt Globe, 1.700 pour l'arrêt Centenaire et 410 pour l'arrêt Forestoise.

Le choix d'un nouveau nom d'arrêt, ou plus rarement le changement d'un nom existant, est généralement effectué sur la base des changements du réseau - création de nouveaux arrêts, plan directeur du réseau bruxellois de bus, etc. - ou à la suite d'une demande ou d'une suggestion émanant des communes, des riverains, des voyageurs, etc.

La procédure interne prévoit ainsi : "Les noms d'arrêt doivent évoquer rapidement le lieu où ils se trouvent et présenter un caractère de durabilité. Ils prendront donc généralement le nom d'un lieu public à proximité, par exemple d'un lieu-dit qui porte un nom ayant une valeur historique (et qui ne risque pas de disparaître à la suite d'une faillite ou d'un déménagement), le nom d'une place, d'une rue, d'une gare ou station de métro, d'un site remarquable, parfois d'une personnalité."

2109 La féminisation et le travail inclusif sont des éléments importants du processus. Parmi les critères de sélection des noms de ses arrêts, la STIB accorde une attention particulière aux noms de femmes. La procédure interne prévoit que dans la recherche du "meilleur" nom d'arrêt, une attention particulière sera donnée aux noms féminins qui, à l'instar des noms de rues à Bruxelles, sont minoritaires actuellement sur le réseau de la STIB.

Dans cet esprit, l'arrêt Forestoise de la ligne de bus 48 a, par exemple, été rebaptisé Gatti de Gamond le 1er janvier 2021. Isabelle Gatti de Gamond, bien connue de tous, a donné son nom à une rue de ce quartier et il était donc logique de renommer un arrêt de la zone en son honneur pour favoriser la féminisation des noms dans l'espace public.

Le nom définitif de l'arrêt Parc apparaîtra donc dès le mois d'avril et ce changement est une bonne chose.

Je répète l'engagement, pris dans la limite de mes compétences, de veiller à ce que les nouveaux noms des stations de métro soient plutôt féminins.

De MIVB hecht een bijzonder belang aan vrouwennamen bij de keuze van een naam voor een halte. Daarom werd halte Forestoise van buslijn 48 omgedoopt tot Gatti de Gamond.

Halte Park krijgt in april een nieuwe, definitieve naam.

Ik zie er tevens op toe dat nieuwe metrostations in de mate van het mogelijke naar vrouwen worden vernoemd.

2111 **M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- J'avais fait l'effort de numéroter mes questions, mais cela n'a pas suffi pour que la ministre réponde à chacune d'entre elles. Ainsi, j'avais demandé s'il était prévu de mettre en place un comité des usagers qui permettrait de soumettre des noms, dans une démarche de coconstruction beaucoup plus participative, et de faire connaître la ville et son histoire à travers les aubettes. Je n'ai eu aucune réponse de votre part, à croire que cela ne vous intéresse pas beaucoup. Je le regrette, car ces questions m'apparaissent importantes pour dépasser la polémique. Chacun en pensera ce qu'il voudra !

Il est difficile de continuer dans cette voie, où une partie importante des questions posées restent sans réponse. Vous imaginez donc bien que je ne suis pas content. Vous avez pourtant un représentant au sein du conseil d'administration de la STIB et même, me semble-t-il, de son comité de gestion.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- U hebt niet al mijn vragen beantwoord en dat stemt me ontevreden. Ik wou weten of er een reizigerscomité komt en borden met historische uitleg.*

U hebt nochtans een vertegenwoordiger in de raad van bestuur en zelfs in het beheerscomité, als ik me niet vergis? Draagt u hem op om de directie te vragen om rekenschap af te leggen?

Ik hoop dat deze grap snel ongedaan wordt gemaakt. Mevrouw Agic had het terecht over normvervaging bij de MIVB.

Que comptez-vous lui demander de faire ? Réclamera-t-il des comptes à la direction ?

J'espère que cette décision, qui s'apparente à une blague de mauvais aloi, sera retirée immédiatement, sans attendre la fin de l'année. Mme Agic a tout à fait raison d'évoquer l'estompement de la norme à la STIB, qui a décidé de privilégier le nom de l'un de ses directeurs, de son vivant encore bien, alors que rien de particulier ne le distingue de tous les autres directeurs de la STIB.

2113 Je peux comprendre le clin d'œil, mais celui-ci aurait dû avoir lieu le jour du départ de l'intéressé, avec une photo réalisée devant l'arrêt en question, qui se trouve effectivement à proximité de la STIB. Nous aurions même pu être invités, et j'aurais participé avec grand plaisir à un vin d'honneur.

Je trouve incroyable cet égocentrisme mal placé de la part de la STIB vis-à-vis de ses usagers. Or, il y a beaucoup de noms féminins, d'Axelle Red à Annie Cordy, en passant par Maurane.

Je ne comprends pas ce qui pousse la STIB à dépenser de l'argent pour changer un nom d'arrêt pour trois mois. Si j'étais Kris Lauwers ou le nouveau directeur, je ne serais pas fier. Je ne peux pas concevoir qu'un directeur perde son temps à mettre ainsi en valeur l'un ou l'autre de ses collègues.

Je conteste ce que vous avez dit sur la procédure interne. Je suis convaincu que le service de marketing et d'information aux voyageurs n'est pas en cause. Ce service est normalement assez performant et nous avons pu le rencontrer précédemment sur les réseaux sociaux, notamment lors de la campagne durant la Coupe du monde de football et du changement de nom des stations.

Si ce service cautionne cette publicité négative pour la STIB, je pense qu'il y a vraiment un gros problème. Or, d'après les informations que j'ai reçues en interne, il n'aurait jamais proposé M. Kris Lauwers. Cette idée vient bien de la direction, qui commet une double faute en se cachant derrière le service de marketing et d'information. Normalement, la direction devrait être derrière lui. Or, ici, on constate une rupture entre la direction et le personnel de la STIB.

J'attends de votre part que vous ne laissiez pas passer cela et que vous n'attendiez pas la fin de l'année pour changer le nom de l'arrêt en le féminisant, de manière à mettre fin à la polémique créée par la STIB.

2115 **Mme Leila Agic (PS)**.- Je reste également sur ma faim quant à la procédure que vous nous avez décrite. Vous devriez demander sa modification au profit d'une plus grande participation citoyenne. La meilleure façon de permettre aux usagers de s'imprégner des changements de noms, c'est de les faire participer à leur choix.

Ensuite, vous nous répondez ce que disait déjà la STIB : il faut que le choix soit compréhensible, qu'il corresponde à une rue, etc. Il est vrai qu'aujourd'hui, vu le nombre croissant d'arrêts de

Ik begrijp de intentie, maar de MIVB had zich moeten beperken tot een foto bij de halte in kwestie. Het misplaatste egocentrisme van de MIVB is onvoorstelbaar. Ik begrijp niet wat de maatschappij ertoe beweegt om geld uit te geven en een halte gedurende drie maanden van naam te veranderen. Ik weet ook zeker dat de marketing- en informatiedienst er niets mee te maken heeft, ook al beweert u het tegendeel.

Als de dienst deze negatieve reclame voor de MIVB heeft goedgekeurd, is er echt een groot probleem, maar volgens interne informatie komt het idee van de directie die dan nog eens dubbel in de fout gaat door zich achter de marketing- en informatiedienst te verschuilen.

Ik verwacht dat u dit niet over uw kant laat gaan en dat de halte voor het einde van het jaar naar een vrouw wordt vernoemd, zodat er een einde komt aan de polemiek.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).- De procedure die u omschrijft, stemt mij ook niet tevreden. U zou moeten eisen dat er meer ruimte voor participatie komt.*

Voorts herhaalt u wat de MIVB eerder zei: de keuze moet begrijpelijk zijn en overeenstemmen met een straat of zo. Het is echter niet uitzonderlijk dat een halte in de ene straat de naam van een andere straat krijgt, wat allesbehalve duidelijk is.

We moeten deze kans aangrijpen om de open ruimte de vervrouwelijken en diverser te maken. Het is veel eenvoudiger

la STIB, il n'est pas rare de voir apparaître, dans une rue, un arrêt qui porte le nom d'une autre rue. Ce n'est pas très lisible.

Profitons-en alors pour participer à la féminisation et à la diversité de notre espace public en proposant des noms de femmes. Il est beaucoup plus simple de commencer par donner un nom à un nouvel arrêt de la STIB que de changer des noms de rue qui existent depuis longtemps. Vous dites que vous le ferez pour les nouveaux arrêts de métro, et je vous fais confiance pour cela.

Enfin, je réitère ma demande d'obtenir les documents qui précisent la démarche suivie et indiquent qui a le pouvoir de choisir quoi.

om een nieuwe MIVB-halte een naam te geven dan de naam van een straat te wijzigen.

Ik vraag nogmaals om ons de documenten te bezorgen waarin de procedure wordt omschreven en duidelijk wordt gemaakt bij wie de beslissingsmacht ligt.

2117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je transmettrai à la STIB la proposition de Mme Agic consistant à entamer une démarche participative afin d'obtenir davantage d'adhésion. Je conçois qu'il y a de grandes différences entre les arrêts de bus et les arrêts de métro. Je ferai également part de votre proposition concernant la féminisation des noms d'arrêts, Mme Agic.

Le nom sera retiré de l'arrêt de bus dans le cadre de la prochaine adaptation. La procédure de choix des noms fait partie intégrante du contrat de service public. Nous pouvons vous la transmettre, si vous le souhaitez.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Mevrouw Agic, ik zal uw voorstellen aan de MIVB bezorgen.*

De bushalte krijgt binnenkort een andere naam. De procedure inzake de keuze van de haltenamen maakt integraal deel uit van het openbaredienstcontract. Ik kan ze u bezorgen indien u dat wenst.

2117 **M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Je prends acte de vos réponses, mais je reste convaincu de l'existence d'un problème. Je vais d'ailleurs déposer une motion de confiance à ce propos. En effet, nous attendons de vous une autre réponse que celle consistant à cautionner l'attitude de la STIB dans ce débat. Des membres, tant de l'opposition que de la majorité, vous interpellent à ce sujet, et il n'est pas envisageable d'attendre le mois d'avril pour agir.

Soit le gouvernement fait ce qu'il faut et la STIB se rend compte de l'existence d'un problème, soit le parlement va devoir faire un pas supplémentaire. Je ne puis plus accepter de telles attitudes et je suis très déçu par votre réponse, qui couvre totalement la STIB. Soit vous cautionnez ce qui est fait, soit vous le désapprouvez.

Dans d'autres commissions, il est déjà arrivé que des ministres ne soient pas d'accord avec des administrations, comme Actiris, et se démarquent de l'attitude de leurs dirigeants. Vous devez prendre vos responsabilités dans pareil dossier. Laisser passer de tels agissements fait montre d'une faiblesse totale du gouvernement à l'égard de la STIB, ce qui est bien pratique !

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Ik zal hierover een motie van vertrouwen indienen, want ik verwacht van u antwoorden die niet simpelweg op instemming met de houding van de MIVB neerkomen. U mag niet tot april wachten om op te treden.*

Als de regering niets doet, moeten de parlementsleden in actie komen. Uw antwoord stelt mij teleur, aangezien u de beslissing van de MIVB niet goed- of afkeurt.

Het komt voor dat ministers het niet eens zijn met beslissingen van een overheidsdienst en er afstand van nemen. U moet uw verantwoordelijkheid nemen en de MIVB terechtwijzen.

2121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je vous ai répondu qu'il m'aurait semblé plus judicieux de donner ce nom à une salle de réunion plutôt qu'à un arrêt de bus. Je ne peux m'engager qu'au niveau de mes compétences, à savoir la féminisation des noms des stations de métro. En outre, je souligne une fois de plus le caractère temporaire de ce nouveau nom.

- *Les incidents sont clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik kan alleen in het kader van mijn bevoegdheid optreden. De naam van de betrokken halte is overigens slechts tijdelijk.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

2125 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2125 **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,**

2125 **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,**

2125 **concernant "la mise en place de la ville 30 et sa méthodologie d'évaluation".**

2127 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Depuis le 1er janvier 2021, la vitesse par défaut en Région bruxelloise est passée de 50 à 30 km/h. Concrètement, sur les voiries communales et régionales, nous sommes passés de 60 % à 85 % de voiries soumises par défaut à une vitesse de 30 km/h, soit une augmentation de 25 %. Les 15 % de voiries restantes sont soumises à une limitation à 50 ou 70 km/h.

Pour DéFI, le passage généralisé à la vitesse par défaut de 30 km/h semble logique. Il apporte de la clarté à la signalisation, mais également une rationalisation de celle-ci et la correction d'incohérences dans des quartiers où des voiries à 50 km/h étaient entourées de voiries à 30 km/h, ce qui n'aidait pas à la lisibilité des automobilistes.

Si cette mesure vise à améliorer la sécurité routière et à sauver des vies, comme le rappelle très souvent la ministre chargée de la mobilité, elle doit aussi améliorer la qualité de vie à Bruxelles, notamment en diminuant le bruit et en améliorant la qualité de l'air.

La mise en place du nouveau régime de vitesse doit faire l'objet de mesures d'accompagnement en matière de communication, de signalisation et d'aménagements.

Il est également impératif d'évaluer le principe de la ville 30 dans tous ses aspects et d'en tirer les conclusions. Si, par exemple, l'on constate après un certain temps que limiter la vitesse à 30 km/h sur certains axes n'est pas tenable, il faut pouvoir apporter les adaptations nécessaires et les faire repasser à 50 km/h.

2129 L'objectif de la mesure est d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie. Peut-être que pour certains, l'objectif est de dégouter les automobilistes de recourir à leur voiture ; ce n'est clairement pas celui de mon groupe. Il faut rester pragmatique et je pense que la majorité des membres du parlement le sont.

Je m'interroge, par exemple, sur l'impact sur la sécurité routière du fait que les automobilistes qui n'ont pas la chance d'avoir un limitateur de vitesse ont davantage les yeux rivés sur leur tableau de bord que sur la route pour ne pas dépasser les 30 km/h.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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 invoering van de stad 30 en de evaluatiemethode".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Sinds 1 januari 2021 is 30 km/u de algemene regel in Brussel geworden. Slechts op 15% van de wegen mag nog 50 of 70 km/u worden gereden.*

Voor DéFI is de veralgemening van de 30 km/u-regel een logische beslissing. Ze maakt de situatie duidelijker, vermindert het aantal verkeersborden en maakt een einde aan de incoherenties in de wijken.

De maatregel zal niet alleen de verkeersveiligheid vergroten, maar ook de luchtkwaliteit verbeteren en het omgevingsgeluid verminderen, wat de levenskwaliteit van de Brusselaars ten goede komt.

Het is belangrijk dat de nieuwe snelheidsregeling gepaard gaat met een goede communicatie en een aanpassing van de signalisatie en de infrastructuur.

Het is ook noodzakelijk om het principe van stad 30 te evalueren. Als bijvoorbeeld blijkt dat de maximumsnelheid van 30 km/u op bepaalde wegen niet houdbaar is, moet dat snel kunnen worden aangepast.

Het mag niet de bedoeling zijn om afkeer voor de auto te wekken. Wij moeten pragmatisch blijven.

Zo vraag ik mij af wat de impact op de verkeersveiligheid is als automobilisten hun ogen op hun dashboard gericht houden om onder de 30 km/u te blijven. Wat is de impact op de luchtkwaliteit en het omgevingslawaai van voertuigen die op hoge toeren in tweede versnelling rijden.

De Franstalige politierechtbank van Brussel heeft een automobilist in het gelijk gesteld die in 2019 64 km/u reed in

Je m'interroge aussi sur l'impact de la mesure sur la qualité de l'air et le bruit des véhicules tournant à haut régime en deuxième vitesse.

D'autres interrogations viendront, mais voilà déjà deux exemples d'expériences remontant du terrain et qui méritent notre attention.

Nous avons tous pris connaissance, ce week-end, de l'ordonnance du tribunal de police francophone de Bruxelles qui a donné gain de cause à un automobiliste en excès de vitesse à 64 km/h en 2019 dans la zone 30 de Schaerbeek. Le conducteur échappe au retrait de permis et écope finalement d'une amende qui correspond à un excès de vitesse sur la base d'une limitation de vitesse fixée à 50 km/h. Dans sa motivation, le juge précise en outre : "La commune de Schaerbeek a décidé de placer l'immense majorité des voiries locales en zone 30 de manière abusive, en l'absence de prise en compte de la situation concrète de chaque artère. (...) Il convient de rappeler que la mise d'une artère en réglementation zone 30 nécessite la présence d'un danger."

Interrogé par la presse, un avocat spécialisé en droit de la circulation routière a indiqué que la généralisation de la zone 30 vide de leur contenu les zones 30 d'origine, qui méritent une vraie protection, comme les écoles, les rues commerçantes, les quartiers très populaires ou densément peuplés. De son côté, Bruxelles Mobilité a réagi en évoquant deux situations différentes, la ville 30 ne devant pas être considérée comme une zone 30 généralisée. Il n'y aurait donc pas de raison de s'inquiéter de l'avenir de la ville 30 à Bruxelles.

de zone 30 van Schaarbeek. Zijn rijbewijs werd niet ingetrokken en hij kreeg een boete op basis van een maximumsnelheid van 50 km/u. Volgens de rechter was de beslissing van de gemeente Schaarbeek om de meeste straten om te vormen tot zone 30, een buitensporige maatregel die geen rekening hield met de specifieke situatie op elke verkeersas. Een zone 30 invoeren mag enkel als er een concreet gevaar is.

Een gespecialiseerde advocaat in verkeersrecht vindt dat de veralgemening van de zone 30 de oorspronkelijke doelstelling, namelijk om scholen, winkelstraten of dichtbevolkte wijken te beschermen, uitholt. Volgens Brussel Mobiliteit is de stad 30 evenwel geen algemene zone 30 en vormt het vonnis dus geen gevaar voor de stad 30.

2131 Même si ma question a déjà reçu réponse lors de votre conférence de presse d'hier, je la pose à nouveau ici afin que le débat puisse se tenir dans l'enceinte parlementaire.

Quel bilan tirez-vous de la mise en place de la ville 30 depuis le 1er janvier 2021 ? Des problèmes spécifiques ont-ils surgi ? Le calendrier d'adaptation de la signalisation se fait-il comme prévu ?

Qu'en est-il des mesures d'accompagnement ? Pourriez-vous nous informer des mesures prises, et notamment des moyens mis à la disposition des communes pour effectuer des aménagements physiques destinés aux voiries sur lesquelles la vitesse est désormais limitée à 30 km/h ? Qu'en est-il des aménagements à réaliser sur les voiries régionales qui se trouvent dans le même cas ?

Le plan Good Move prévoit une évaluation de ces mesures. Elle est, pour nous, essentielle et intrinsèque au principe de bonne gouvernance qui nous est cher. Pourriez-vous nous informer de la méthodologie d'évaluation prévue pour la ville 30 ? Sur quels aspects cette évaluation porte-t-elle ? Est-elle continue ? Des adaptations pourront-elles être envisagées au fur et à mesure ?

Des mesures de la qualité de l'air sont-elles prévues afin de les comparer à la situation passée ? Je précise que cette question a également été adressée au gouvernement, ainsi qu'aux deux

Wat is de eerste balans van de stad 30? Welke specifieke problemen zijn er gerezen? Verloopt de aanpassing van de signalisatie zoals gepland?

Hoe zit het met de begeleidingsmaatregelen? Welke middelen worden er ter beschikking van de gemeenten gesteld om aanpassingswerken uit te voeren op de gemeentewegen waar de snelheid voortaan tot 30 km/u beperkt is? Welke aanpassingen zullen er op de betrokken gewestwegen worden uitgevoerd?

Welke methode zal er voor de evaluatie van de stad 30 worden gebruikt? Op welke aspecten zal de evaluatie betrekking hebben? Zijn er gaandeweg aanpassingen mogelijk?

Zijn er metingen van de luchtkwaliteit gepland om een vergelijking met de oude situatie te kunnen maken?

Kunt u ons geruststellen dat het vonnis van de politierechtbank het project stad 30 niet bedreigt? Hoe zit het met het argument van de politierechter dat er een concreet gevaar moet zijn om een snelheidsbeperking van 30 km te kunnen invoeren?

ministres compétents, à savoir vous-même et le ministre de l'environnement.

Enfin, pourriez-vous nous assurer que cette ordonnance du tribunal de police ne mettra pas à mal la ville 30 ? Quelle est la pertinence de l'argument du juge portant sur la nécessité d'existence d'un danger pour justifier le régime de vitesse limitée à 30 km/h ?

2133 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).- Groen est particulièrement ravi de l'instauration de la zone 30 généralisée à Bruxelles.*

Il est frappant de constater que Bruxelles est citée comme exemple au niveau international, alors qu'elle n'était pas considérée jusqu'ici comme un modèle en matière de mobilité.

Plus important encore, cette mesure permettra de sauver des vies et d'améliorer la qualité de vie et la convivialité dans les rues bruxelloises.

Il est prématuré d'évaluer l'impact de la mesure. L'information et la sensibilisation sont primordiales, afin de convaincre ceux qui doutent de la valeur ajoutée de ce projet, et de répondre à certaines allégations grotesques qui circulent sur les médias sociaux.

2135 *Quelles campagnes prévoyez-vous afin de sensibiliser l'ensemble de la population à l'importance de la zone 30 ?*

Comment faire en sorte que le principe de la zone 30 ne soit pas compromis par des décisions comme celle d'un tribunal de police le week-end dernier, qui a estimé qu'une zone 30 généralisée à Schaerbeek nécessitait la démonstration d'un danger concret ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Groen is bijzonder opgetogen over de invoering van de veralgemeende zone 30 in Brussel.

Wat meteen opvalt, is dat Brussel binnen België en zelfs internationaal wordt aangehaald als een te volgen voorbeeld. Ook Vlaamse experts roepen nu op om in meer Vlaamse steden het Brusselse voorbeeld te volgen. Wie mobiliteitskwesties ook maar een beetje volgt, ziet meteen dat dat een nieuw gegeven is: vroeger gold Brussel niet als voorbeeld op mobiliteitsvlak.

Een nog belangrijker element is dat de maatregel zoveel mensenlevens redt. In een zone 30 daalt niet enkel het aantal slachtoffers, maar ook de letsels zijn minder ernstig wanneer er toch slachtoffers zijn. De maatregel zal dus levens redden en de leefbaarheid en gezelligheid van de Brusselse straten vergroten.

Het is nog wat vroeg om de impact van de maatregel te evalueren. Ik wil nu vooral stilstaan bij de informatie en bewustmaking. Ik stel vast dat er nog steeds heel veel mensen zijn die twijfelen aan de meerwaarde van dit project. Onder meer op de sociale media lees je dat de maatregel bedoeld zou zijn om mensen te pesten, om boetes te kunnen innen en zakken te kunnen vullen enzovoort. Dat zijn natuurlijk groteske beweringen, maar het is wel belangrijk om daarop te antwoorden met correcte informatie.

Welke inspanningen levert u om het belang van de zone 30 voor iedereen onder de aandacht te brengen? Welke informatie- en bewustmakingscampagnes plant u? De heer Loewenstein haalde de bijzonder opmerkelijke uitspraak van een politierechter van afgelopen weekend al aan. Die oordeelde dat een veralgemeende zone 30 in Schaarbeek, een maatregel waarin de gemeente Schaarbeek zelf voortrekker was, onvoldoende gerechtvaardigd is omdat daarvoor eerst een concreet gevaar aangetoond moet zijn.

Die uitspraak roept bijzonder veel vragen op. We leven in een rechtsstaat en we moeten de rechtspraak respecteren, maar zulke uitspraken illustreren volgens mij dat nog heel veel mensen onvoldoende het belang van een zone 30 inzien. We moeten dus onze informatie- en bewustmakingsinspanningen volhouden.

De vraag is ook hoe dergelijke uitspraken gevolgen hebben voor de stad 30. Levert de huidige zone 30 een voldoende solide rechtsbasis op of riskeren we een herhaling van dit soort uitspraken? Een heldere communicatie is heel belangrijk. Op de sociale media circuleert alweer allerhande onzin over de zone 30. Dat mag niet gebeuren.

2137 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Je ne reviendrai pas sur ce qu'a dit M. Verstraete, dont je partage l'opinion.

Il est évident que le groupe Ecolo soutient pleinement la mise en place de la ville 30, qui inaugure de manière très positive l'année 2021. Il s'agit réellement d'un grand pas en avant vers une meilleure sécurité routière dans notre Région, ainsi que vers une meilleure qualité de vie pour les Bruxellois.

Je souhaite revenir sur l'effet que la ville 30 produit sur la qualité de l'air. Cela ne nous inquiète pas particulièrement. Il est vrai que des études menées en laboratoire montrent que l'optimum des moteurs thermiques se situe à une vitesse plus élevée. Toutefois, en temps normal, en ville, la vitesse moyenne ne s'élève pas à 50 km/h, mais plutôt aux alentours de 25 km/h, avec de nombreuses accélérations et décélérations.

Il est donc difficile de conclure de ces études que la pollution de l'air serait aggravée du fait de la ville 30. N'oublions pas que l'objectif principal de la ville 30 est la sécurité routière et, à ce sujet, il est certain qu'elle sera améliorée. De nombreux exemples à travers le monde le prouvent, et les experts sont également unanimes à ce sujet.

De plus, s'agissant de la qualité de l'air, il faudra tenir compte de la zone de basse émission (LEZ) et des efforts qui seront consentis par ailleurs. Les moteurs à essence et au diesel seront progressivement moins nombreux, ce qui réduira les émissions de polluants.

2139 Enfin, la ville 30 va aussi favoriser le transfert modal. Une ville apaisée, avec moins de stress dû au trafic et une plus grande sécurité routière, c'est ce que demandent les parents pour amener leurs enfants à pied ou à vélo à l'école et les cyclistes quotidiens, ainsi que ceux qui voudraient s'y mettre mais qui ont peur de la circulation et du risque d'accident. Le remplacement d'un certain nombre de petits trajets encore effectués en voiture par des trajets à pied ou à vélo contribuera de facto à améliorer la qualité de l'air.

La STIB, toutefois, était très inquiète de l'impact de la ville 30 sur la vitesse commerciale de ses bus. Bien que les conditions ne soient pas actuellement normales en raison de la crise du coronavirus, avez-vous prévu de mesurer cet impact in situ afin de l'objectiver ?

2141 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Je suis convaincue de l'utilité des zones 30, mais pas du caractère exemplaire de l'approche bruxelloise.*

En 2011 déjà, les dix-neuf communes bruxelloises avaient signé un accord sur l'instauration de zones 30, qui n'avait pas abouti. Une zone 30 totalement illogique a été créée dans le Pentagone, qui a suscité de nombreuses discussions sur la valeur ajoutée d'un tel dispositif.

Il aurait fallu les instaurer depuis longtemps, quartier par quartier, avec une signalisation claire, une bonne

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik deel de mening van de heer Verstraete.*

Ecolo steunt uiteraard de veralgemeende zone 30, die een grote stap betekent naar meer verkeersveiligheid en betere levenskwaliteit voor de Brusselaars.

Uit laboratoriumstudies blijkt dat verbrandingsmotoren doorgaans optimaal werken bij iets hogere snelheden, maar in de stad is de gemiddelde snelheid ook zonder zone 30 geen 50 km/u, maar veeleer 25 km/u, in combinatie met veel versnellingen en vertragingen.

Je kunt dus moeilijk stellen dat de veralgemeende zone 30 de luchtvervuiling zou verergeren. Het hoofddoel van de zone 30 is overigens de verkeersveiligheid en die zal er sterk op vooruitgaan, wat blijkt uit heel wat internationale voorbeelden.

Bovendien moet je bij de beoordeling van de impact op de luchtkwaliteit ook rekening houden met de lage-emissiezone (LEZ) en met andere inspanningen, waardoor de verbrandingsmotoren geleidelijk aan uit het stadsbeeld zullen verdwijnen.

De stad 30 zal ook de modale transfer bevorderen. Een rustigere stad met meer verkeersveiligheid zal veel meer mensen overtuigen om de fiets te nemen of te voet te gaan, zeker voor de vele kleine trajecten die nu nog met de auto gebeuren. Ook zal dat de luchtkwaliteit ten goede komen.

De MIVB maakte zich zorgen over de gevolgen voor de commerciële snelheid van de bussen. Tijdens de huidige coronacrisis zijn de omstandigheden natuurlijk niet normaal, maar hebt u plannen om de gevolgen voor de commerciële snelheid te meten?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik hoor hier zeggen dat de aanpak van Brussel een pluim verdient en een voorbeeld zou moeten zijn voor andere steden, maar ik ben daar niet helemaal van overtuigd. Begrijpt u mij niet verkeerd: ik ben wel overtuigd van het nut van zones 30. De manier waarop ze ingevoerd zijn, is echter niet meteen een schoolvoorbeeld van hoe het moet.

In Brussel heb je natuurlijk de negentien gemeenten. Die zetten al in 2011 hun handtekening onder een afspraak om zones 30 in te voeren, maar hebben dat vervolgens nagelaten. In de Vijfhoek is dan weer een zone 30 ingevoerd die totaal onlogisch was ingericht, met onaangepaste straten en grote boulevards, waar de

communication et les aménagements nécessaires de l'infrastructure, comme cela a été fait à Anvers.

2143 *La mise en application du dispositif laisse, elle aussi, à désirer. En plus d'une signalisation peu claire, les caméras de contrôle ne sont pas encore opérationnelles. Il faut éviter une situation comparable à celle du Pentagone, où la zone 30 n'est pas respectée. Le respect des règles et une infrastructure adaptée sont tous deux essentiels.*

Quelles conséquences le jugement relatif à la zone 30 à Schaerbeek aura-t-il sur l'instauration d'une telle zone au niveau régional ? Quelles analyses juridiques ont-elles été effectuées préalablement à l'instauration de la zone 30 généralisée à Bruxelles ?

2145 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai de poser ma question orale depuis le siège de la présidence.

Je reviens à nouveau vers vous sur la ville 30 après ma question du 15 décembre dernier.

En matière de sécurité routière, la zone 30 généralisée n'était pas la priorité, comme vous l'avez maintes fois répété. Si l'intention de la Région est vraiment la sécurité routière, la priorité est le réaménagement des 100 zones à forte concentration d'accidents, répertoriées dans le rapport transmis au gouvernement bruxellois en 2015. Sur les 30 zones les plus accidentogènes prioritaires, seules neuf ont été aménagées en cinq ans.

Sachant que 65 % du territoire bruxellois était déjà limité à 30 km/h - je lis tantôt qu'il s'agit de 60 %, tantôt de 65 % -, la généralisation opérée ce 1er janvier 2021 suppose de mettre des voiries locales, mais aussi des artères beaucoup plus importantes, à 30 km/h. Sont concernées des voiries appelées interquartiers, qui permettent évidemment de relier des quartiers, mais aussi

snelheid nooit gehandhaafd werd. Zo ontstond er meteen heel wat discussie over de meerwaarde van een zone 30.

Volgens mij moeten er wel degelijk zones 30 ingevoerd worden. Dat had overigens al veel langer moeten gebeuren, wijk per wijk, met een duidelijke bewegwijzering, een goede communicatie ten aanzien van de burgers en de nodige aanpassingen aan de infrastructuur, zoals het aangepakt is in Antwerpen. Daar geldt op 90% van het grondgebied een zone 30 en op de grote assen een zone 50.

Het kan veel beter in Brussel. We hebben voor de op een na beste optie gekozen, maar ik begrijp dat er op een bepaald ogenblik een beslissing moet vallen.

De vraag blijft natuurlijk hoe de regel wordt nageleefd en opgevolgd. Er is nog veel onduidelijkheid over waar men 30 km/u moet rijden en waar men nog 50 km/u mag. De borden zijn nog niet allemaal aangepast. De gemeenten waren duidelijk niet voorbereid. Hoe is het mogelijk dat een systeem dat al zo lang aangekondigd is, op 1 januari 2021 niet operationeel bleek te zijn? Met betrekking tot de handhaving verschenen er berichten in de media dat er pas over twee, drie jaar extra camera's zouden komen. Is de situatie vergelijkbaar met wat er in de Vijfhoek is gebeurd? Daar is een zone 30 ingevoerd die we niet hoeven na te leven. Dat roept vragen op. Je geeft het signaal dat de regels niet hoeven te worden nageleefd. Handhaving en een aangepaste infrastructuur zijn beide heel belangrijk.

Sommige collega's verwezen naar het vonnis over de zone 30 in Schaarbeek. Daar oordeelde een politierechter dat de zone 30 niet correct is ingevoerd. Welke juridische analyses hebt u doorgevoerd voor de algehele invoering van de zone 30 in Brussel? Hebt u het vonnis al geanalyseerd en bekeken welke gevolgen het op de invoering van de zone 30 in het gewest heeft?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Graag stel ik mijn mondelinge vraag vanaf de voorzittersstoel.*

U stelde herhaaldelijk dat een veralgemeende zone 30 geen prioriteit is. Als het gewest werkelijk werk wil maken van verkeersveiligheid, dan moet het eerst en vooral de 100 zwarte verkeerspunten aanpakken, die opgesomd staan in het verslag dat in 2015 aan de Brusselse regering werd bezorgd. Van de top 30 hiervan werden er de voorbije vijf jaar maar negen aangepast.

Door de veralgemening van de snelheidsbeperking tot 30 km/u sinds 1 januari 2021 geldt die niet alleen voor lokale wegen, maar ook voor grote assen tussen wijken, commerciële centra en industriezones.

De volgorde van prioriteiten in uw mobiliteitsbeleid en de uitvoering ervan, zeker in vergelijking met andere steden, verbaast me. Ik heb het vooral over het gebruik van 150 repressieve radars, 250 preventieve radars en 6 radars voor trajectcontrole, de plaatsing van nieuwe en de verwijdering van oude verkeersborden, het uitblijven van herinrichting van wegen

des zones densément peuplées, des noyaux commerciaux et des zones d'activité.

L'ordre de priorité de votre politique de mobilité est frappant, de même que vos modalités de mise en œuvre, surtout comparées aux autres villes qui ont choisi d'abaisser leur limitation de vitesse : la dimension de la ville, le délai pour passer en zone 30, l'utilisation de 150 radars répressifs, 250 radars préventifs et 6 radars tronçon, le placement et l'enlèvement des anciens et nouveaux panneaux, le délai pour sanctionner, l'absence d'aménagement incitant les automobilistes à respecter les nouvelles règles, l'absence d'études sur les incidences socio-économiques et l'impact sur la vitesse commerciale des trams et bus, sur les taxis et les livraisons.

zodat automobilisten de nieuwe verkeersregels respecteren en het ontbreken van onderzoek naar de sociaal-economische impact en de impact op de snelheid van trams, bussen, taxi's en leveringsdiensten.

2147 Je vous invite d'ailleurs à consulter les chauffeurs de taxi, que vous n'avez apparemment encore jamais rencontrés. Même si cette compétence est aux mains de vos partenaires socialistes, il ne nous paraît pas incongru que la ministre chargée de la mobilité les rencontre, à tout le moins, avec d'autres collègues. Rappelons que lui permettre l'accès à une bande bus, qui est une de leurs revendications légitimes, dépend essentiellement de vous.

Met de taxisector hebt u blijkbaar nog niet overlegd. Al valt dat niet onder uw bevoegdheid, als minister van Mobiliteit lijkt me het toch niet ongepast om de sector op zijn minst samen met andere collega's te ontmoeten. De toestemming aan taxichauffeurs om de busstroken te gebruiken, wat een van hun eisen is, komt u trouwens grotendeels toe.

Revenons aux sources et aux travaux qui ont accompagné l'élaboration du plan Good Move. Sécuriser les quartiers et améliorer la qualité de vie à Bruxelles étaient et restent des objectifs partagés par tous. Les discussions, à l'époque, avaient bien mis en évidence l'intérêt théorique d'une telle approche, mais également ses limites et la difficulté de sa mise en œuvre dans une ville avec un réseau viaire historique. Donc, dès l'origine du plan en 2017, un point de divergence est apparu entre les défenseurs d'une mise en œuvre globale et les défenseurs d'une mise en œuvre progressive.

Achter de doelstellingen van het Good Moveplan, met name de verkeersveiligheid en de levenskwaliteit in Brussel verhogen, staan we uiteraard met zijn allen. Maar al bij de bespreking bleek dat de uitvoering niet evident zou zijn in een historische stad als de onze.

Wellicht had de gefaseerde uitrol van zones 30, waar sommigen van bij het begin in 2017 voorstander van waren - op meer bijval kunnen rekenen bij de burgers en bij uw tegenhangers in de regering, die zich nu afvragen of de maatregelen niet beter teruggeschroefd worden op bepaalde assen.

Il apparaît aujourd'hui que la mise en œuvre progressive de zones 30, et pas d'une zone 30 généralisée sans tenir compte des spécificités des quartiers, aurait davantage suscité l'adhésion des citoyens et de vos homologues du gouvernement, lesquels s'interrogent quant à une éventuelle marche arrière sur certains axes.

2149 Nous sommes convaincus de l'intérêt des zones 30, et non d'une zone 30 généralisée, à l'image de celles que de nombreux bourgmestres et échevins MR ont instaurées dans leurs communes pour sécuriser les écoles, les centres sportifs, les abords des plaines de jeux et des maisons de repos, pour apaiser les quartiers et les noyaux commerciaux. Pour cela, il est impératif d'accompagner le processus d'une concertation avec le quartier, en prévoyant des aménagements (voiries, carrefours, traversées piétonnes surélevées, marquages au sol, chicanes) pour mieux sécuriser les lieux en amenant les automobilistes à respecter les nouvelles limitations de vitesse.

De MR-fractie is geen voorstander van een veralgemeende zone 30, maar wel van verschillende zones 30, net zoals de talloze MR-burgemeesters en schepenen die zones 30 hebben ingesteld in de buurt van scholen, sportcentra, speelpleinen en rusthuizen.

De invoering ervan moet wel gepaard gaan met overleg op wijkniveau en aanpassingen aan de weguitrusting, zodat automobilisten zich beter houden aan de nieuwe snelheidsbeperking.

Il importe aussi de drainer les flux de circulation entre les différents quartiers de Bruxelles pour éviter de congestionner ceux restés limités à 50 ou 70 km/h, où habitent également un très grand nombre de Bruxellois.

Amper twee weken na de invoering is er al heel wat ophef over stad 30: een paar partners uit de meerderheid nemen er al wat afstand van, de minister-president liet afgelopen weekend weten dat de snelheid op grote assen misschien aangepast zou worden, er circuleert een petitie, er waren al een manifestatie en een uitspraak van een rechter in Schaarbeek. Uw maatregel leidt tot extra spanningen en over de aangekondigde evaluatie

À lire quotidiennement la presse, nous constatons que la ville 30, âgée de quinze jours à peine, fait déjà couler beaucoup d'encre. Certains partenaires de majorité prennent également leurs distances. Entre une pétition de 70.000 signatures, une manifestation et un jugement rendu à Schaerbeek, votre mesure cristallise les tensions. Le ministre-président confirmait d'ailleurs ce week-end vouloir évaluer le régime de vitesse sur les axes où il est mal adapté.

Malgré cela, je ne distingue toujours pas les contours de l'évaluation que vous avez annoncée en conférence de presse, et qui permettrait de disposer d'éléments supplémentaires. Il faudrait insister sur la méthode. De quelle façon procéder ? Quel est le calendrier de l'évaluation ? Quels critères objectifs et précis seront-ils utilisés ? La presse parle de sondages d'opinion, de campagnes de mesure de vitesse, de données issues des caméras et des radars - enfin, on les utilise de façon optimale ! -, de temps de parcours, de données de sécurité routière, de mesures de bruit, de qualité de l'air... Pourriez-vous être plus précise ?

2151 Existe-t-il un site internet sur lequel les Bruxellois pourraient faire valoir leurs remarques pertinentes pour accompagner le processus ? Comment allez-vous garantir la transparence souhaitée ?

Pouvez-vous nous confirmer que l'ensemble des signalisations sont désormais correctes à Bruxelles et qu'elles ne peuvent plus engendrer de confusion dans le chef des usagers de la route ? Étant donné cette confusion compréhensible, avez-vous tout de même décidé de verbaliser les fautifs durant ces deux premières semaines ? Quand avez-vous commencé à verbaliser ou quand allez-vous commencer à le faire ?

S'agissant du jugement rendu à Schaerbeek, Bruxelles Mobilité indique que depuis l'adaptation du Code de la route qui prenait effet au 1er janvier dernier, il n'existe plus aucun problème. Confirmez-vous ce constat ?

Le caractère généralisé de la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du territoire est-il bien proportionnel ?

Vous évoquez le fonds régional de près de 6 millions d'euros pour les communes qui travailleront à des plans locaux en matière de sécurité et d'apaisement. Un appel à projets sera ouvert jusqu'au 1er mars. Quels sont ses critères ? Je n'ai pas bien compris ce que recouvre ledit appel à projets, ni ce que vous envisagez en matière d'aménagements pour les mailles que vous vous êtes engagée à sécuriser à raison de cinq par an. S'agit-il de deux démarches différentes ? Dans tous les cas, ces projets de réaménagement de l'espace public sont marginaux à l'échelle de la Région et de ses dix-neuf communes.

Il semble que les seules exceptions à la limitation de vitesse à 30 km/h concernent les trams, les véhicules d'urgence et les déneigeuses. Qu'en est-il des bus, notamment en site propre ? Nous souhaitons y voir plus clair.

vernemen we heel weinig. Welke methode en welke criteria zullen er gebruikt worden? Is er al een tijdspad?

Is er een website waarop Brusselaars hun opmerkingen kwijt kunnen? Hoe zult u voor transparantie zorgen?

Kunt u bevestigen dat de signalisatie nu overal in Brussel correct is?

Wat het vonnis in Schaarbeek betreft, bevestigt u de vaststelling van Brussel Mobiliteit dat er zich sinds de aanpassing van de Wegcode op 1 januari 2021 geen enkel probleem meer is?

U spreekt over een gewestelijk fonds van bijna 6 miljoen euro ten voordele van de gemeenten die lokale verkeersveiligheidsplannen uitwerken. Ze kunnen tot 1 maart voorstellen indienen. Wat zijn de criteria? Hoe spoort dat met uw plan om autoluwe zones in te stellen?

Alleen trams, urgentievoertuigen en sneeuwruimers mogen sneller dan 30 km/u rijden. Wat met de bussen, vooral als ze in eigen bedding rijden?

2153 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Vous avez largement dépassé le temps de parole imparti. Nous devrions être plus disciplinés, car la ministre fait de son côté un effort pour rester plus longtemps parmi nous.

Les services ont-ils déjà répondu à notre demande de disposer d'un minuteur ? Par ailleurs, j'insiste pour que vous quittiez le fauteuil de la présidence lorsque vous intervenez, de manière à ce que vous ne deviez pas surveiller vous-même votre temps de parole.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- U hebt de spreektijd ruim overschreden. Er is dringend meer discipline nodig. Hebben de diensten al gereageerd op onze vraag om een aftelklok? Bovendien dring ik erop aan dat u het voorzitterschap overdraagt aan iemand anders wanneer u in eigen naam spreekt, dan moet u uw eigen spreektijd niet controleren.*

2153 **Mme la présidente.-** Mme Parmentier, je regrette que votre intervention vise la présidente, alors que tous les députés ont toujours bénéficié d'une grande indulgence de ma part.

Pour ce qui est de la demande de disposer d'un minuteur, les services m'ont répondu qu'il n'était pas possible de remédier aux problèmes de minutage et de traduction posés par les réunions en visioconférence. Nous devons donc prendre notre mal en patience.

Je veux bien régler ma montre, mais il ne faudrait pas que cette rigueur ne soit appliquée qu'à la présidente.

Mevrouw de voorzitter.- Ik betreur dat u mij viseert, terwijl ik de parlementsleden altijd ruim de tijd laat om zich uit te spreken.

De diensten hebben mij laten weten dat de aftelklok en het tolken niet te combineren zijn met de videoconferenties. We zullen dus nog wat geduld moeten hebben.

Ik wil mij strikt aan de spreektijd houden, maar niet als die striktheid alleen op mij van toepassing is.

2157 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Mme la présidente, ma demande concerne tout le monde et ne vous vise pas personnellement.

Je crois que nous gagnerions tous à écourter la durée de nos réunions en évitant les prises de parole non indispensables et en synthétisant nos interventions. Cette demande nécessite une certaine organisation.

Les réunions à distance n'offrent pas le même confort, mais il est tout de même possible à la présidente d'utiliser un chronomètre.

Je comprends que si la présidente est en train de parler, il lui est impossible de surveiller son temps de parole en même temps. C'est pourquoi j'insiste pour qu'elle cède la présidence à ce moment-là.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik wilde u niet persoonlijk viseren. Ik denk dat iedereen erbij te winnen heeft als de vergaderingen wat korter duren en de uiteenzettingen tot het essentiële beperkt worden . Ook bij videoconferenties kunt u trouwens een chronometer gebruiken, maar ik begrijp dat dat moeilijk is, als u zelf aan het woord bent. Daarom is het beter als u op dat moment het voorzitterschap even overdraagt.*

2159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La ville 30 vient seulement d'entrer en vigueur au 1er janvier 2021. Il est encore bien trop tôt pour établir un bilan. Il faut attendre des mois, voire des années, pour disposer de statistiques fiables et significatives. En revanche, il est évident que nous surveillerons plusieurs aspects et que nous procéderons à une évaluation globale en tenant compte des facteurs que je vais vous exposer dans un instant.

L'entrée en vigueur de la ville 30 s'est faite selon l'échéancier prévu dès le début de la législature. Une campagne de communication à grande échelle a eu lieu à l'approche du 1er janvier 2021 afin d'informer le plus grand nombre de personnes possible sur la ville 30 et de mettre en avant ses avantages.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Stad 30 is nog maar van kracht sinds 1 januari 2021. Het is dus veel te vroeg om een balans op te maken. In afwachting van een grondige evaluatie over enkele maanden of jaren houden we uiteraard verschillende aspecten in de gaten.*

De invoering van stad 30 gebeurde volgens de tijdlijn die in het begin van deze regeerperiode vastgelegd werd. Via een grootschalige communicatiecampagne zijn zoveel mogelijk mensen geïnformeerd over de snelheidsbeperking en de voordelen ervan.

Ook de aanpassing van de signalisatie verliep zoals gepland. Alle borden met 50 km/u voor wegen waar 50 km/u nog steeds geldt, werden voor 1 januari geplaatst. Alle informatieborden langs de gewestelijke grenzen werden in december geplaatst. De enkele verkeersborden die foutief geplaatst werden, werden

Par ailleurs, le calendrier concernant la signalisation se déroule également comme prévu, à savoir :

- tous les panneaux 50 pour les voiries qui restent à 50 km/h ont été placés avant le 1er janvier ;

- tous les panneaux d'information aux frontières régionales ont été placés au cours du mois de décembre ;

- au cours des deux à trois premières semaines de janvier, les quelques panneaux placés de manière erronée ont été rectifiés ou la signalisation complétée, selon les nécessités ;

- avant le 31 mars 2021, les panneaux "zone 30" et "fin de la zone 30" seront retirés. Il fallait évidemment attendre le 1er janvier pour retirer ces panneaux et vous comprendrez que le faire en une fois n'est pas possible.

tijdens de eerste helft van januari gecorrigeerd. Vóór 31 maart zullen alle verkeersborden met 30 km/u weggehaald worden. Daar konden we uiteraard pas vanaf 1 januari mee beginnen.

2161 Vu l'ampleur de l'opération (plus de 1.300 panneaux ont été placés en deux mois), quelques erreurs ont été commises, mais elles ont été immédiatement rectifiées. En effet, cinq panneaux 50 ont été placés à des endroits où ils n'étaient pas nécessaires. Et, dans un nombre limité d'endroits, il manquait des panneaux 50 qui, depuis, ont été placés.

Bij de plaatsing van de borden zijn inderdaad wat fouten begaan, wat niet hoeft te verbazen gezien de omvang van de operatie. Alle fouten zijn inmiddels rechtgezet.

Au sujet des mesures d'accompagnement, l'instauration de la ville 30 est un projet qui va de pair avec des mesures dans différents domaines : il y a un aspect sensibilisation et communication, un aspect contrôle et sanctions et un aspect infrastructures.

De invoering van stad 30 gaat gepaard met een hele reeks begeleidende maatregelen. Vanaf de zomer van 2020 zijn er bewustmakingscampagnes gelanceerd, zoals de Brussels 30 Tour. Ook de Week van de Mobiliteit stond in het teken van stad 30. Daarnaast loopt er sinds november een uitgebreide informatiecampagne met radiospots, posters en berichten op sociale media.

Concernant la sensibilisation et la communication, des actions ont été menées dès l'été 2020, dont le Brussels 30 Tour. La Semaine de la mobilité a aussi été placée sous le signe de la ville 30 et, comme déjà mentionné, une campagne d'information de grande ampleur a été lancée dès fin novembre (avec des spots radio, affiches, infos sur les réseaux sociaux...) et est toujours en cours. Il est important que la presse s'y intéresse car nous pouvons y expliquer et motiver les changements adoptés.

Wat controles en sancties betreft, Brussel Mobiliteit heeft een openbare aanbesteding afgerond voor de installatie van bijkomende radars vanaf 2021 (waaraan 4 of 5 gemeenten deelnemen) en voor de installatie van preventieve radars (12 gemeenten). Daarnaast heeft Brussel Mobiliteit in december op 80 plaatsen in het gewest snelheidsmetingen uitgevoerd, die het zal vergelijken met nieuwe metingen in maart 2021.

En ce qui concerne les contrôles et sanctions, Bruxelles Mobilité a conclu un marché public pour l'installation de radars supplémentaires à partir de 2021 (auquel participent quatre ou cinq communes), un marché public pour l'installation de radars préventifs (auquel participent douze communes), un renforcement du centre de traitement des infractions (avec six agents supplémentaires cette année). Bruxelles Mobilité a effectué ses propres mesures de vitesse à 80 endroits en Région bruxelloise en décembre 2020 et les comparera avec de nouvelles mesures en mars 2021.

2163 Cette administration a également mené de larges consultations avec le parquet et les zones de police.

Brussel Mobiliteit heeft bovendien uitgebreid overlegd met het parket en de politiezones.

2165 *(poursuivant en néerlandais)*

(verder in het Nederlands)

Via de nieuwe aankoopcentrale voor radars willen we de komende jaren heel wat extra radars plaatsen. Gisteren verscheen

Grâce à la nouvelle centrale d'achat, il sera possible d'installer de nombreux nouveaux radars dans les prochaines années.

La capacité du Centre régional de traitement des infractions de roulage (CRT) a été renforcée, ce qui permet un meilleur suivi des constats et des amendes et une utilisation plus intensive des radars.

2167 *(poursuivant en français)*

La Région a augmenté les fonds mis à la disposition des communes pour les investissements visant à améliorer la sécurité routière. Les crédits pour les subventions aux communes ont été portés de 4 millions à 5,9 millions d'euros. L'appel à projets se termine le 1er mars.

La maîtrise de la vitesse est intégrée dans tous les grands projets de Bruxelles Mobilité. Cette administration réalisera également des interventions de moindre envergure telles que l'installation de coussins berlinois et des rétrécissements, en plus des projets déjà réalisés, qu'ils soient ou non spécifiques à la ville 30, par exemple ceux visant à lutter contre les zones à concentration d'accidents (ZACA).

Dans le cadre de la concrétisation des quartiers à trafic apaisé, ou mailles apaisées, des interventions infrastructurelles peuvent également être proposées. Dans les endroits où une intervention physique n'est pas possible, un radar peut être installé, par exemple en raison de la présence de rails de tram.

Pour l'évaluation, une comparaison des vitesses de circulation avant et après la mise en œuvre de la ville 30 est prévue au moyen de trois sources de données. Tout d'abord, une campagne de mesure de vitesse sur sept jours en continu a été menée fin novembre et début décembre 2020 sur un échantillon de 78 sites répartis sur toute la Région et constitués de différents types de voiries. Des mesures selon une méthodologie identique seront effectuées sur la moitié de ces sites, en principe durant le mois de mars 2021, et ensuite sur l'ensemble des 78 sites en novembre 2021 et en novembre 2022, même si la crise du Covid-19 rendra la comparaison plus compliquée.

2169 Ensuite, une analyse des données embarquées est en cours pour les transports en commun. Les temps de parcours, ainsi que les vitesses moyennes enregistrées sur une série d'itinéraires représentatifs, seront comparés à différentes périodes de l'année, différents moments de la semaine et de la journée, en s'appuyant sur les données historiques des opérateurs. Une analyse des données des caméras automatiques et radars fixes sera effectuée également.

Le nombre de victimes d'un accident de circulation, la gravité des accidents, le type d'usagers impliqués, ainsi que la localisation des accidents sur le réseau, seront analysés de près. Les chiffres de 2021, émanant de la police, ne seront disponibles que dans le courant de l'année 2022. Il sera bien sûr nécessaire d'évaluer ces résultats sur une période plus longue par la suite. La sécurité

in de pers dat er drie trajectcontroles bij zijn gekomen. Van de 95 bestaande radars waren er 27 defect. Die hebben we uiteraard hersteld.

De capaciteit van het Gewestelijk Verwerkingscentrum is opgetrokken. Daardoor is er een betere opvolging van de vaststellingen en de boetes en kunnen de radars intensiever worden benut.

(verder in het Frans)

Het gewest heeft het fonds waarop gemeenten aanspraak kunnen maken om hun verkeersveiligheid te verbeteren, aangedikt van 4 naar 5,9 miljoen euro. De projectoproep wordt op 1 maart afgesloten.

De snelheidsbeperking wordt in alle grote projecten van Brussel Mobiliteit meegenomen. De administratie zal ook kleinere ingrepen uitvoeren, zoals de installatie van verkeerskussens of versmallingen, en heeft eerder al ongevalgevoelige zones aangepakt.

Ook bij de uitwerking van de verkeersluwe zones kan er infrastructureel worden ingegrepen. Waar dat niet kan, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van tramsporen, kan een radar worden geïnstalleerd.

Om de maatregelen te evalueren, zal de verkeerssnelheid voor en na de invoering van stad 30 vergeleken worden op basis van drie reeksen gegevens. Om te beginnen, werd de snelheid eind november, begin december zeven dagen lang continu gemeten op 78 plaatsen langs verschillende types wegen. Op de helft van die meetplekken wordt de snelheid opnieuw gemeten in maart 2021. Nadien komen alle meetplekken opnieuw aan de buurt in november 2021 en november 2022. De coronacrisis zal de vergelijking van die gegevens wel wat bemoeilijken.

Daarnaast is er een analyse aan de gang van de boordgegevens van voertuigen van het openbaar vervoer. Reistijden en gemiddelde snelheden worden op verschillende manieren met elkaar vergeleken. Ook de informatie van onbemande camera's en radars wordt geanalyseerd.

Verder worden ook het aantal verkeersslachtoffers, de ernst van de ongevallen, het type weggebruikers en de plaats waar de ongevallen gebeurden onder de loep genomen. Aangezien de politiecijfers van 2021 pas in de loop van 2022 beschikbaar zullen zijn, zal deze evaluatie wat langer op zich laten wachten. Hoe dan ook is verkeersveiligheid de eerste bekommernis van stad 30: het aantal ongelukken moet naar beneden, zeker de ernstige.

routière est l'objectif principal visé par le dispositif de la ville 30 : nous souhaitons voir diminuer le nombre d'accidents, surtout ceux qui ont un impact grave.

L'un des avantages directs de la ville 30 est la diminution du bruit routier. Les impacts d'une réduction de la vitesse de circulation sur le bruit routier sont indiqués par le niveau de bruit moyen mesuré par des sonomètres et par la population exposée à un bruit routier supérieur à 55 et 65 décibels.

Bruxelles Environnement dispose de quelques sites permanents de mesure du bruit routier. Plusieurs sites de mesure de vitesse, parmi les 78 sélectionnés, ont été positionnés à proximité directe des sonomètres permanents de Bruxelles Environnement afin de pouvoir effectuer des analyses comparées.

Nog een direct voordeel van stad 30 is de vermindering van verkeerslawaai. Dat wordt door Leefmilieu Brussel op verschillende sites permanent gemeten. Verschillende van de plaatsen waar de snelheid wordt gemeten, liggen vlak bij die sites, zodat we vergelijkende analyses kunnen uitvoeren.

2171 Le cas échéant, là où des baisses significatives des vitesses seront observées lors des prochaines campagnes de mesure des vitesses, Bruxelles Environnement placera des sonomètres afin de modéliser l'impact sur la population exposée à certains seuils de bruit routier. À moyen terme, et en s'appuyant sur les mesures des vitesses de Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement mettra à jour sa carte du bruit du trafic routier en Région bruxelloise.

Op plaatsen waar de snelheid significant daalt, zal Leefmilieu Brussel geluidsmeters plaatsen. Op basis daarvan kan de kaart van het wegverkeerslawaai in Brussel nadien aangepast worden.

Leefmilieu Brussel volgt ook de luchtkwaliteit op, die echter afhangt van verschillende factoren: het weer, de economische activiteit, de uitstoot van huishoudens, de grootte van de files, de lage-emissiezones (LEZ), het type voertuigen en de snelheid.

Bruxelles Environnement est chargé du suivi de la qualité de l'air en Région bruxelloise et dispose de sites de mesure permanents. Il faut cependant préciser que la qualité de l'air dépend de nombreux facteurs, dont la météo, les activités économiques, les émissions domestiques, le niveau de congestion, le confinement, la zone de basse émission (LEZ), les types de véhicules en circulation et la vitesse.

Verschillende meetstations bevinden zich in zones waar de snelheidsgrens tot voor kort 50 km/u was, maar sinds 1 januari 30 km/u. Andere liggen langs grote verkeersassen waar de snelheid niet verandert. We zullen zien welke conclusies dat oplevert.

Plusieurs stations de mesure de la qualité de l'air bruxelloise sont situées dans des zones limitées à 50 km/h qui sont passées à 30 km/h le 1er janvier 2021. Ce sont des stations urbaines qui subissent une faible influence ou une influence modérée du trafic routier. Les autres stations influencées de manière plus importante par le trafic routier sont situées sur des axes plus importants et ne verront donc pas leur régime de vitesse changer. Nous verrons quelles conclusions nous pourrons tirer de ces mesures.

2173 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous avons, bien entendu, procédé à une analyse juridique de la zone 30. Le jugement prononcé ce week-end demande que l'adoption de certaines mesures soit motivée. Il faut toutefois signaler que ce jugement porte sur le système tel que mis en place avant le 1er janvier 2021. Le Code de la route a été modifié entre-temps et nos juristes sont convaincus que ce jugement ne compromettra pas le projet de ville 30.

La décision de modifier le Code de la route a été prise par arrêté du gouvernement et est passée par le Conseil d'État. Le respect de cette procédure est garant d'une certaine sécurité juridique.

(verder in het Nederlands)

Een aantal vragen betrof de uitspraak die een rechter dit weekend deed. De rechter vraagt dat men zou motiveren waarom bepaalde maatregelen genomen worden. Wij hebben uiteraard een juridische analyse van de zone 30 laten maken. Ik wijs erop dat de uitspraak gaat over het systeem zoals het gold vóór 1 januari 2021. Toen werd een uitspraak gedaan over de wenselijkheid van zone 30 in een bepaalde wijk. Nu is het systeem omgedraaid. De Wegcode is veranderd en wij gaan er dus van uit dat de uitspraak geen precedenten schept. Onze juristen zijn er vrij gerust in dat de uitspraak niet de hele stad 30 op de helling zal zetten.

Par ailleurs, par respect pour le principe de la séparation des pouvoirs, il n'est pas souhaitable que les ministres commentent ce genre d'arrêt. Je me contenterai donc de l'appliquer, tout en rappelant qu'il concerne une zone communale et que le système a été entièrement modifié au début de l'année 2021.

De beslissing om de Wegcode te veranderen, werd genomen bij regeringsbesluit, en uiteraard is dat via de Raad van State gepasseerd. Het feit dat we een procedure hebben gevolgd, schept alvast rechtszekerheid.

Uit respect voor de scheiding der machten vind ik het voorts niet wenselijk dat ministers zich uitlaten over uitspraken van de rechterlijke macht. Ik ga me dus niet wagen aan zo'n oordeel. Ik zal de uitspraak aanvaarden en toepassen. Maar ik herhaal dat het in dit geval niet om een gewestelijke zone gaat, maar om een gemeentelijke, meer bepaald in Schaarbeek, en dat het systeem begin 2021 helemaal veranderd is. Ik geef even mee dat Schaarbeek pionier was op dat vlak en dat het al twee jaar geen dodelijke verkeersslachtoffers meer kent.

2175 *(poursuivant en français)*

Il y a évidemment des rencontres avec le secteur des taxis. Hier encore, j'ai parlé avec ses représentants.

(verder in het Frans)

Met de taxisector is er uiteraard overleg. Gisteren heb ik nog met vertegenwoordigers ervan gepraat.

2177 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Encore une fois, nous sommes favorables au passage de la vitesse par défaut de 50 à 30 km/h. Il est logique, vu que la majorité des voiries étaient déjà limitées à 30 km/h. Si certains sont contre cette logique, il me semble que c'est plus par opposition de principe entre majorité et opposition.

Il est également fondamental d'être pragmatique et il faut que les mesures adoptées soient cohérentes et adaptées aux besoins des Bruxellois. Les objectifs de la ville 30 sont louables et doivent être poursuivis, mais avec bon sens.

Il est essentiel que toute initiative soit évaluée. Une telle évaluation doit être réalisée avec méthodologie. Elle doit mesurer plusieurs éléments que vous rappelez, dont la sécurité routière. Vous avez abordé l'accidentologie. À cet égard, il importe aussi d'être attentif aux causes des accidents, quelle que soit leur gravité. Je serais curieux de connaître l'impact d'automobilistes qui ont les yeux rivés sur leur compteur plutôt que sur la voirie. Pareille situation risque-t-elle de causer plus d'accidents, mais de moindre gravité ?

L'évaluation doit aussi porter sur le bruit et la qualité de l'air, même si ces éléments n'inquiètent pas Ecolo, selon Mme Parmentier, pour lequel l'objectif de la ville 30 n'est pas tant la qualité de l'air que la sécurité routière, position partagée par le ministre chargé de l'environnement M. Maron.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik herhaal nog even dat de DéFI-fractie uiteraard voorstander is van de verlaging van de verkeerssnelheid naar 30 km/u, aangezien die beperking al geldt voor het merendeel van de wegen. Wie hiertegen is, doet dat wellicht veeleer op basis van de oppositie-meerderheidreflex.*

We moeten pragmatisch zijn en het gezond verstand laten zegevieren. De maatregelen moeten coherent zijn, aangepast zijn aan de noden van de Brusselaars en op een methodologische manier geëvalueerd worden. Die evaluatie moet ons leren of het feit dat automobilisten de hele tijd de snelheidsmeter in de gaten houden in plaats van de weg, geen oorzaak is van ongevallen. Daarin moet ook de impact op het lawaai en de luchtkwaliteit worden meegenomen, al vindt Ecolo dat blijkbaar niet zo belangrijk, aangezien het voor mevrouw Parmentier en de minister van Milieu het bij stad 30 vooral draait om verkeersveiligheid.

2179 J'entends dans la réponse de la ministre que les conditions météorologiques, ainsi que l'activité économique et domestique, sont prises en compte dans la mesure et l'évaluation de la qualité de l'air. Si tel est bien le cas, il faut adopter cette même attitude à chaque fois que l'argument de la qualité de l'air est avancé, pour pouvoir comparer des éléments comparables et procéder à une évaluation sérieuse. En effet, la circulation affecte la qualité de l'air, mais elle n'est pas la seule responsable de sa dégradation.

Pour conclure, cette ville 30 est quasiment une première et elle nécessitera évidemment des adaptations. Nous ne pouvons pas y

Stad 30 is een gloednieuw project, en zal uiteraard nog aanpassingen vergen. Terugkeren naar 50 km/u voor wegen die 30 km/u niet aankunnen, kan bij sommigen op weinig enthousiasme rekenen, maar tussen 30 en 50 km/u bestaat er ook nog zoiets als 40 km/u.

être opposés par principe. Le retour à une limitation de vitesse à 50 km/h pour une voirie qui ne se révèle pas adaptée à une limitation à 30 km/h ne suscite pas beaucoup d'enthousiasme chez certains, mais je rappelle qu'entre 30 et 50 km/h, il y a 40 km/h !

2181 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).- Vous m'avez rassuré sur la solidité juridique de la ville 30. C'est un message important que nous devons transmettre en tant que parlementaires.*

C'est également une bonne chose que vous sensibilisiez à l'importance et à la valeur ajoutée de la zone 30, en en soulignant l'intérêt non seulement pour la sécurité routière, mais aussi pour la qualité de vie, le vivre ensemble et la cohésion sociale.

2183 *L'impact positif sur la qualité de l'air est évident, et j'attends de connaître les mesures relevées pour en rediscuter.*

Je terminerai par une suggestion pratique : les solutions ne manquent pas sur l'internet, pour aider les membres de la commission à respecter le temps de parole.

2185 *(poursuivant en français)*

Je pense vraiment que des solutions sont envisageables. Mon objectif est d'animer le débat de manière positive et pas de formuler des reproches. Nous avons tous intérêt à ce que le débat soit constructif.

2187 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- L'objectif primordial est de transformer tous les quartiers résidentiels en zones 30 et de n'autoriser le trafic plus rapide que sur les axes structurants. Des évaluations suivront certainement, mais le principe même ne doit plus être remis en question.*

2189 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Comme vous l'aurez compris, je suis favorable au maintien de la ville 30. Pour le groupe Ecolo, la qualité de l'air est évidemment très importante.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mevrouw de minister, u hebt me gerustgesteld over de juridische soliditeit van de huidige stad 30. Die regeling staat als een huis. Die belangrijke boodschap moeten wij als parlementsleden uitdragen.

Het is ook goed dat u bewustzijn creëert over het belang en de meerwaarde van de zone 30. De argumentatie die daarbij wordt gehanteerd, mag zich niet beperken tot de verkeersveiligheid. Traag verkeer heeft ook veel voordelen op het vlak van levenskwaliteit. Op het eerste Brusselse voetgangerscongres presenteerde een academicus een onderzoek dat aantoonde dat het aantal burencontacten exponentieel toeneemt als de snelheid van het verkeer daalt. Een zone 30 zorgt dus mee voor een beter samenleven en een grotere sociale cohesie. Daar mag gerust ook op gewezen worden als men de zone 30 aanprijst bij de bevolking.

Dat er een gunstig effect is op de luchtkwaliteit, ligt voor de hand. De minister heeft dat zeker niet gebagatelliseerd. Ik wacht de resultaten op dat vlak af, daar is enige tijd voor nodig. Daarna kom ik er zeker op terug.

Ik eindig met een praktische opmerking. Ik ben het ermee eens dat we ons als commissieleden moeten proberen te houden aan de ons reglementair toegekende spreektijden. Daarvoor zijn op het internet voldoende digitale oplossingen te vinden, bijvoorbeeld door een klok te projecteren bij digitale vergaderingen. Ik hoop daarmee een bruikbare suggestie te hebben gedaan.

(verder in het Frans)

Ik wil niemand iets verwijten, maar ervoor zorgen dat het debat op een constructieve manier kan verlopen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Laten we vooral niet richting 40 km/u beginnen te denken, of was dat een grapje van de heer Loewenstein? Het is al complex genoeg met de maximumsnelheden van 30, 50 en 70 km/u.

Het belangrijkste lijkt me dat alle woonwijken zone 30 worden en dat er enkel op de structurerende assen sneller verkeer wordt toegelaten. Dat mag gerust worden geëvalueerd, maar de kern van het systeem mag niet meer op losse schroeven komen te staan.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Zoals u al begrepen zult hebben, ben ik voorstander van het behouden van stad 30. Uiteraard hechten we bij de Ecolo-fractie veel belang*

Cependant, ne nous trompons pas d'outil : la zone de basse émission (LEZ) contribue déjà à son amélioration.

En matière de qualité de vie, ce sont surtout le stress, l'insécurité liée au trafic et le bruit de la circulation qui gâchent la vie des Bruxellois. De ce point de vue, la ville 30 constitue un énorme progrès.

aan de luchtkwaliteit. Maar daar zijn andere instrumenten voor: de lage-emissiezone (LEZ) draagt nu al vrucht.

De levenskwaliteit van de Brusselaars wordt vooral verpest door stress, verkeersonveiligheid en verkeerslawaai. Stad 30 betekent een enorme vooruitgang.

2191 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai de répliquer depuis le siège de la présidence.

Il est vrai que tout changement apporte son lot d'interrogations, de critiques, d'ajustements et d'améliorations que nous souhaitons tous. Malgré tout, ce changement radical doit se faire avec méthode. Il faut donc des panneaux placés au bon moment et des radars préventifs. Je regrette d'apprendre que ces radars prendront des mois, voire des années, à être placés. La moindre des choses aurait été de les installer avant la mesure.

Les aménagements de voirie sont une mesure de sécurité routière nécessaire pour inciter les usagers à adapter leur comportement. Prenons les chaussées récemment mises à 30 km/h. Lorsque les automobilistes ont pris l'habitude de rouler à 50 km/h, il peut être nécessaire d'installer un radar répressif sur ces voiries. Et ce n'est qu'un exemple : en de nombreux autres endroits, la mesure devrait s'accompagner d'aménagements.

Vous citez la ville d'Helsinki, qui a mis en place la ville 30 l'année dernière, tout en précisant aussitôt qu'elle a mis plusieurs décennies pour y arriver. Nous nous demandons donc si vous ne mettez pas la charrue avant les bœufs, en imposant d'abord la mesure avant de procéder aux aménagements. Il eût été utile d'agir dans le sens inverse.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Graag reageer ik vanaf de voorzittersstoel.*

Veranderingen lokken altijd vragen en kritiek uit. Maar een verandering van een dergelijke omvang moet methodisch gebeuren, en met de nodige aanpassingen aan de weginfrastructuur.

U hebt het bij wijze van voorbeeld over Helsinki, waar vorig jaar een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u werd ingevoerd, maar wel na tientallen jaren voorbereiding. Hebt u het paard niet achter de wagen gespannen door eerst de maatregel in te voeren en daarna de aanpassingen door te voeren? Het was beter geweest dit in omgekeerde volgorde te doen.

2193 Nous vous demandons, d'une part, d'accélérer la mise en place de ces aménagements et, d'autre part, d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun, qui risque d'être grandement affectée. J'espère que permettre ce transfert modal de la voiture vers les transports en commun sera l'un de vos premiers objectifs.

En matière de lutte contre la pollution - un sujet qui me tient à cœur depuis que je fais de la politique -, la LEZ mise en place est une très bonne chose. Il ne faudrait pas revenir en arrière sur l'amélioration de la qualité de l'air. Assurons-nous, par des études, que nous prenons les bonnes mesures.

De MR-fractie dringt aan op snelle aanpassingen van de weginfrastructuur en op een verbetering van de snelheid van het openbaar vervoer, dat wellicht in de problemen zal geraken.

De invoering van de lage-emissiezone (LEZ) is een zeer goede zaak.

2195 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le 1er janvier 2021, les choses n'ont pas subitement changé. Dès le début de la présente législature, nous avons rédigé une feuille de route et préparé ces modifications, notamment en discutant des cartes avec les communes pendant des mois et en réalisant des analyses juridiques. Ce n'est pas parti de rien. Nous avons respecté la feuille de route et le calendrier initialement proposés. Nous avions conclu un accord à ce propos avec les communes et les zones de police.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- We zijn niet van nul gestart: van bij het begin van de huidige regeerperiode stelden we een stappenplan op, en de aanpassingen werden in samenwerking met de gemeenten al maanden voorbereid en juridisch afgetoetst. We hebben het stappenplan en het tijdpad gevolgd en een overeenkomst gesloten met de gemeenten en de politiezones.*

Voor 1 januari gold voor 65% van de wegen al een snelheidsbeperking van 30 km/u. Door de wijken waar nog 50

Par ailleurs, vous sous-estimez ce qui avait déjà été réalisé à Bruxelles. Avant le 1er janvier 2021, 65 % des voiries étaient déjà en zone 30. Certaines communes ont en effet été plus proactives que d'autres. Les vitesses variaient selon les quartiers entre 30 km/h et 50 km/h. Pour améliorer la lisibilité, il était préférable de changer de logique et de limiter partout la vitesse à 30 km/h, sauf indication contraire. Ce faisant, la proportion des voiries limitées à 30 km/h passe de 65 % à environ 85 %. C'est une étape supplémentaire, mais elle a été bien préparée.

Vous dites qu'aucun dispositif de contrôle n'est installé. Nous installerons de nouveaux radars à l'avenir, mais nous en avons déjà placé. Il existe des radars préventifs sur des voiries communales et régionales, ainsi que des radars de contrôle, dont 90 radars fixes, 7 lidars, et 6 radars tronçon. Par ailleurs, nous avons réparé le radar qui était cassé.

Nous avons déjà travaillé, mais ce n'est pas fini. Nous avons changé le régime de vitesses, mais à Bruxelles, la vitesse et la sécurité routière demandent un travail continu. Il faut en permanence ajouter et modifier des éléments. Il reste certes du pain sur la planche, mais beaucoup de choses ont déjà été faites ces dernières années et ces derniers mois.

2197 Ce qui est fait en Région bruxelloise n'est pas détaché des réalités : notre ancien Premier ministre a signé l'accord de Stockholm qui nous engage à prendre des mesures en matière de sécurité routière. L'une d'elles consiste à ériger le principe de ville 30 comme règle de base dans les agglomérations. La Région bruxelloise ne fait donc que concrétiser ces engagements et il n'y a là rien d'incongru au niveau européen.

L'an passé, la maire adjointe d'Helsinki, invitée à une conférence de presse sur la mise en œuvre de la ville 30, avait dit regretter d'avoir dû passer par trop de mesures temporaires. Pour la lisibilité, il ne faut pas que la situation change tous les deux ou trois mois. Elle nous félicitait également pour notre manière de travailler à Bruxelles.

La qualité de l'air est très importante. Pour ce qui est des points de mesure, M. Loewenstein a raison, il faut être honnête dans la communication. J'ai expliqué les méthodes de mesure et les éléments qui en affectent les résultats. Mais peut-être les thèmes de la ville 30 et de la qualité de l'air méritent-ils un débat séparé, car il ne nous reste guère de temps aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

2201 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2201 **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,**

2201 **concernant "l'extension du métro vers la commune d'Uccle".**

km/u gereden mocht worden voor de duidelijkheid gelijk te trekken naar 30 km/u, zaten we al snel aan 85%.

Volgens u is er geen controleapparatuur geïnstalleerd. Er komen nog bijkomende radars, maar er staat nu al een hele reeks preventieve en controleradars langs gemeente- en gewestwegen.

Het invoeren van de algemene verlaging van de verkeerssnelheid moet voortdurend opgevolgd worden, en er zullen continu aanpassingen nodig zijn.

Stad 30 komt niet uit de lucht vallen: onze vorige premier heeft het Verdrag van Stockholm ondertekend, waarmee we ons ertoe verbinden maatregelen te treffen inzake verkeersveiligheid. Eén daarvan is het instellen van algemene snelheidsbeperkingen van 30 km/u in agglomeraties. Het Brussels Gewest komt dus gewoon zijn verbintenissen na, net zoals de rest van Europa.

Vorig jaar zei de burgemeester van Helsinki op een persconferentie dat ze het achteraf bekeken betreurde dat ze stad 30 stapje voor stapje had ingevoerd. Het is voor iedereen duidelijker als de situatie niet om de zoveel maanden verandert. Ze feliciteerde ons overigens voor onze aanpak in Brussel.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de uitbreiding van de metro tot de gemeente Ukkel".

2203 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Je souhaite évoquer avec vous l'extension du métro sur le territoire de la commune d'Uccle. Le 26 novembre dernier, le conseil communal d'Uccle a voté à l'unanimité une motion sur le renforcement de l'offre de transports en commun à Uccle. Parmi les nombreux points mis en lumière figure l'extension du métro sud.

Le conseil communal d'Uccle demande à la Région bruxelloise et à la STIB d'étudier la faisabilité d'une prolongation du métro vers Uccle, par le square des Héros.

Par ailleurs, une étude effectuée par Beliris et la STIB, dont les résultats ont été publiés en novembre 2020, montre que 75 % des Bruxellois sont favorables à l'extension du réseau de métro à Bruxelles. Le sud de Bruxelles est moins bien desservi que le nord en offre de transports en commun rapides et à haute capacité. Ce constat est partagé par mes collègues du groupe MR.

Il ne faut pas se servir d'excuses et de prétextes pour ne rien faire, mais au contraire trouver des solutions dans l'intérêt général. À ce titre, le métro est une des pistes envisagées pour permettre à la Région bruxelloise de tenir ses engagements, notamment en matière de changement des modes de déplacement des Bruxellois. Il présente l'avantage d'être beaucoup plus rapide que les trams et les bus et permettrait de relier les habitants d'Uccle au centre-ville de Bruxelles en seulement quelques minutes par la prolongation du tracé de l'actuelle ligne du tram 3.

On ne convaincra pas les Bruxellois de renoncer à leur voiture sans une alternative crédible, pratique et surtout rapide. Compte tenu de ces différents éléments, il paraît donc certain que tout le monde veut aujourd'hui l'extension du métro dans le sud de Bruxelles et plus singulièrement dans la commune d'Uccle.

2205 Avez-vous pu prendre connaissance de la motion adoptée par le conseil communal d'Uccle ? Quelle réponse et quel suivi lui seront-ils réservés ? Des réunions ont-elles eu lieu entre les différents acteurs à ce sujet ? Si oui, où en sont les consultations entre la Région bruxelloise, la STIB, Bruxelles Mobilité et la commune d'Uccle ? Quelles sont les prochaines échéances et étapes prévues entre les différents acteurs autour de la table ?

Avez-vous des contacts avec Beliris au sujet des études réalisées sur le projet de tracé qui vise à faire passer le métro par le territoire de la commune d'Uccle ? Si oui, quels axes seraient-ils sélectionnés ? Beliris vous a-t-il communiqué un calendrier de clôture de l'étude socio-économique ? Avez-vous insisté auprès de Beliris pour que cette étude s'accélère ? Quelles sont les institutions et autorités invitées au comité d'accompagnement de cette étude socio-économique pilotée par Beliris ? Combien de réunions ont-elles eu lieu jusqu'à présent ?

Quels sont les inconvénients de la situation actuelle ? Lorsque la ligne 3 sera convertie en métro sans être prolongée, quelles en seront les conséquences sur toutes les correspondances à partir de la station Albert pour les usagers venant d'Uccle ?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- Op 26 november 2020 keurde de gemeenteraad van Ukkel een motie goed over beter openbaar vervoer in Ukkel, waaronder een uitbreiding van de zuidelijke metrolijn.*

Uit een studie van Beliris en de MIVB blijkt dat 75% van de Brusselaars voorstander is van een uitbreiding van de Brusselse metro. In het zuiden van het gewest is er minder snel openbaar vervoer met een grote capaciteit beschikbaar.

Een uitbreiding van de metro moet het Brussels Gewest helpen om zijn doelstellingen inzake de modal shift te halen. De metro is veel sneller dan de tram of de bus. Met een verlenging van de huidige tramlijn 3 zouden de inwoners van Ukkel bovendien in enkele minuten naar het centrum van Brussel kunnen reizen.

Zonder een degelijk alternatief zullen de Brusselaars hun wagen niet aan de kant laten staan. Een verlenging van de metro naar het zuiden van het gewest is met andere woorden een goede en breed gedragen oplossing.

Bent u op de hoogte van de motie van de Ukkelse gemeenteraad? Welk gevolg geeft u eraan? Overlegden de betrokken actoren? Zo ja, hoever staat dat overleg? Wat zijn de volgende stappen?

Overlegde u met Beliris over de studie over het voorgestelde metrotraject via Ukkel? Zo ja, voor welke assen zou er worden gekozen? Wanneer sluit Beliris de sociaal-economische studie af? Drong u op een snellere uitvoering van de studie aan? Welke instellingen en overheden zitten in het begeleidingscomité? Hoeveel vergaderingen vonden er tot nu toe plaats?

Wat zijn de nadelen van de bestaande situatie? Welke gevolgen heeft een omvorming van tramlijn 3 tot metrolijn zonder verlenging voor reizigers uit Ukkel?

Werden de financiële en logistieke gevolgen van een metroverlenging al bestudeerd? Wat zijn de resultaten en conclusies? Kunt u ons die bezorgen?

Evalueerde Brussel Mobiliteit de impact op het autoverkeer? Hoeveel kost de verlenging van de metro tot de Heldensquare?

Une évaluation de l'impact financier et logistique que représenterait l'extension du métro a-t-elle déjà été effectuée ? Disposez-vous des résultats et quelles en sont les conclusions ? Pouvez-vous nous les transmettre ?

L'impact sur la diminution du trafic automobile a-t-il déjà été évalué par Bruxelles Mobilité ? À combien s'élèverait le montant total des coûts engendrés par les travaux d'extension du métro jusqu'au square des Héros ?

2207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous avons bien pris connaissance de la motion relative au renforcement de l'offre de transport en commun à Uccle. Des comités d'accompagnement incluant la commune d'Uccle sont déjà organisés pour les projets en cours d'élaboration. La commune sera bien évidemment avertie dès le démarrage de nouvelles études.

La question nécessite de se pencher sur plusieurs éléments : la situation actuelle des transports en commun et l'étude de faisabilité du métro. Actuellement, le réseau de tram à Uccle est en réalité assez dense, avec les trams 82, 51, 4, 92, 97 et le 7.

Il existe deux grands enjeux. Premièrement, les lignes fortes sont systématiquement radiales - vers le centre -, ce qui répond mal à une part importante des besoins de déplacements. Deuxièmement, les trams circulent en général sur les chaussées historiques, en mixité avec le trafic automobile. Or les chaussées de Neerstalle, d'Alsemberg et de Charleroi - entre autres - présentent systématiquement des problèmes de vitesse commerciale et surtout de régularité pour la STIB à cause des embouteillages.

Les améliorations à court terme du réseau actuel de la STIB par le nouveau plan directeur du réseau bruxellois de bus et les lignes de bus 37, 38, 41, 43, 60 et 74 ont pour objectif d'être complémentaires au réseau structurant.

Les bus des TEC et de De Lijn circulant sur la chaussée de Waterloo ont également un grand potentiel, même si ces véhicules sont trop souvent ralentis par la congestion. J'espère que nos nouvelles offres Brupass et Brupass XL - lancées par l'ancien gouvernement et par l'ancien ministre fédéral de la mobilité - permettront de passer plus facilement d'un véhicule à l'autre.

2209 Pour le réseau existant, l'objectif est de profiter des travaux occasionnés par le renouvellement des voies de tram pour revoir l'aménagement des voiries et ainsi améliorer la vitesse et la régularité du transport public, à l'exemple des projets sur la chaussée d'Alsemberg ou la chaussée de Neerstalle.

En matière de développement du réseau et des nouvelles liaisons, l'accent sera donc mis sur le renforcement des axes de rocade, notamment au niveau de la Grande ceinture - tram 7 prolongé au-delà d'Albert, amélioration de la desserte, etc.

Par ailleurs, l'offre de la SNCB est aussi importante et complète bien celle de la STIB. Elle propose notamment des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik ben op de hoogte van de Ukkelse motie. Er kwamen al begeleidingscomités bijeen en de gemeente wordt van nieuwe studies op de hoogte gehouden.*

Momenteel wordt Ukkel met zeven tramlijnen vrij goed bediend. De best uitgebouwde lijnen gaan echter naar het centrum, waardoor aan een deel van de verplaatsingsbehoefte niet wordt beantwoord. Daarnaast rijden de trams vaak tussen het autoverkeer, wat nadelig is voor de reissnelheid en de regelmatige bediening.

De MIVB wil op korte termijn verbeteringen doorvoeren op een aantal buslijnen om een aanvullend aanbod te bieden. Voorts bieden de buslijnen van de De Lijn en de TEC eveneens een groot potentieel, ook al staan die bussen ook stil in de files. Ten slotte wordt overstappen tussen de verschillende maatschappijen met de nieuwe vervoerbewijzen eenvoudiger.

Wanneer de MIVB de tramsporen vernieuwt, past ze meteen ook de weginrichting aan om de reissnelheid en de regelmaat van het vervoer te verbeteren.

Nieuwe verbindingen zullen vooral langs verbindingswegen lopen, in het bijzonder ter hoogte van de Grote Ring.

Daarnaast biedt de NMBS een aanvullend aanbod op dat van de MIVB, met reissnelheden richting het centrum die zelfs met een verlenging van de metro niet haalbaar zijn, al kan het nog beter.

temps de parcours vers le centre-ville imbattables (Stalle - Bruxelles-Midi en six minutes ou Saint-Job - Schuman en dix-huit minutes), même dans l'hypothèse d'un prolongement du métro. Évidemment, cette offre doit encore s'améliorer.

L'étude du prolongement du métro sud a été confiée à Beliris et n'a pas encore débuté. Nous n'avons donc pas de réponse à ce stade concernant les impacts socio-économiques ou les coûts du projet.

Notez que dans le plan Good Move, approuvé par le gouvernement bruxellois le 5 mars 2020, l'extension du métro vers Uccle est reprise sur la carte du réseau de transport public en tant que ligne en cours d'étude.

2211 L'étude étant confiée à Beliris, Bruxelles Mobilité n'a pas mené d'analyse spécifique en dehors de celles réalisées dans le cadre du plan Good Move. Des modélisations des impacts sur le trafic et sur la fréquentation seront bien prévues, notamment grâce au modèle de simulation Musti de Bruxelles Mobilité. Cela se fera dans le cadre de l'étude de Beliris et des scénarios qui y seront développés, lesquels ne sont pas connus à ce stade.

Je sais que ma réponse ne couvre pas l'ensemble de vos questions, mais je vous ai fait part des éléments dont je dispose actuellement. Vos collègues au niveau fédéral pourront poser d'autres questions à mon homologue chargé de la mobilité au gouvernement fédéral pour en savoir davantage.

2213 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- En effet, mes collègues du MR poseront certainement des questions à votre homologue chargé de la mobilité au niveau fédéral, mais aussi à la ministre chargée de Beliris, afin d'obtenir des compléments d'informations.

Le projet de métro sud n'a pas été approuvé en troisième lecture par le gouvernement bruxellois. Donc, j'exhorte le gouvernement à adapter le plan Good Move et à remettre le métro sud sur les cartes.

Les Ucclois ne sont pas responsables de leur isolement. La situation doit vraiment changer. Des lignes de bus et de tram, ainsi que cinq gares, ne sont pas suffisantes. Se posent aussi des problèmes de correspondance. Uccle est une commune à l'entrée de Bruxelles et un axe de transit important. C'est pourquoi la question de la mobilité à Uccle doit être abordée dans sa globalité.

- *L'incident est clos.*

2217 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

2217 **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,**

Beliris is nog niet gestart met de studie over de verlenging van de metro in zuidelijke richting. Gegevens over de sociaal-economische gevolgen zijn er dan ook nog niet.

In Good Move is de uitbreiding van de metro naar Ukkel als een te bestuderen lijn opgenomen.

Brussel Mobiliteit voerde buiten het kader van Good Move geen specifieke onderzoeken uit. Beliris zal met behulp van het simulatiemodel Musti de impact op het vervoer en de frequentie onderzoeken.

Uw overige vragen legt u best aan federaal minister Gilkinet voor.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).- De MR-fractieleden in de Kamer van Volksvertegenwoordigers zullen hem zeker om aanvullende informatie vragen.*

De Brusselse regering keurde de plannen voor de verlenging van metro zuid in derde lezing niet goed. Ze moet Good Move dan ook aanpassen en metro zuid weer op de kaart zetten.

Ukkel heeft echt een beter openbaarvervoersaanbod nodig.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

2217 **concernant "l'utilisation des anciens trams sur la ligne 93".**

2219 **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- La ligne de tram 93 est encore desservie par d'anciens trams de type PCC, alors que, sur de nombreuses lignes de la capitale, seuls circulent des trams de nouvelle génération. Or cette ligne 93 est empruntée par de nombreuses personnes à mobilité réduite et familles avec poussettes qui se rendent au Centre hospitalier universitaire Brugmann (CHU Brugmann) ou à l'Hôpital universitaire des enfants Reine Fabiola (Huderf).

Cette ligne du tram 93 ne dispose pas encore des quais réduits pour l'accueil des modèles de trams à plancher abaissé, comme les trams de classe T3000 ou T4000, qui requièrent en outre des quais de plus de 30 et 40 mètres de long. Bien d'autres lignes sont encore dans ce cas en Région bruxelloise.

La ligne 93 fait-elle partie d'une programmation d'adaptation en vue d'accueillir des modèles de trams à plancher abaissé ? Dans l'affirmative, quand cette ligne devrait-elle être finalisée ? Quelles sont les autres lignes qui sont dans l'incapacité d'accueillir de tels trams ? Quand seront-elles adaptées ? Qu'est-il prévu pour les lignes qui rencontrent de fortes incompatibilités ou impossibilités d'aménagement de quais ? La livraison de nouveaux trams raccourcis d'un segment est-elle envisageable ? Serait-ce compatible avec le volume de passagers à transporter sur ces lignes ?

2221 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour la programmation des adaptations, la STIB compose avec la flotte dont elle dispose et répartit ses véhicules sur le réseau en fonction de critères tels que la fréquentation, la proximité des dépôts et une cohérence globale de la planification.

L'itinéraire et les arrêts de la ligne 93 peuvent parfaitement accueillir des trams à plancher abaissé. Cette ligne est d'ailleurs déjà exploitée avec des trams de nouvelle génération le week-end. Il faut préciser qu'une série de trams d'ancienne génération (type PCC) ne sont pas équipés de signalisation prémétro et doivent donc être affectés aux lignes exclusivement en surface, comme la ligne 93. La STIB est donc contrainte, dans la configuration actuelle de la flotte et du réseau, de desservir cette ligne à l'aide de trams de type PCC en attendant le renouvellement du matériel roulant, qui est en cours.

Pour ce qui est des autres lignes, seules les lignes 39 et 44, ainsi qu'un tronçon de la ligne 51 (entre les arrêts Albert et Van Haelen) ne peuvent pas recevoir de trams de type T3000. Les trams de type T4000, qui peuvent techniquement circuler sur les mêmes axes que les T3000, sont un peu plus limités en service voyageur, car leur longueur impose des arrêts et des terminus plus longs. Ils sont en pratique affectés à des lignes à fréquence élevée.

En ce qui concerne le calendrier, les lignes 39 et 44 pourront accueillir des véhicules de type T3000 après les travaux de rénovation de la station Montgomery et des faisceaux de voies l'entourant. J'ai déjà expliqué il y a quelques semaines ou

betreffende "het gebruik van de oude trams op lijn 93".

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).- Op tramlijn 93 rijden nog steeds de oude trams van het PCC-type. De haltes op de lijn hebben nog geen aangepaste perrons voor modernere trams, die lager en langer zijn, terwijl toch heel wat personen met een beperkte mobiliteit die lijn gebruiken.*

Zijn er voor lijn 93 aanpassingen gepland met het oog op de komst van lagevloertrams? Zo ja, wanneer zullen die klaar zijn? Welke andere lijnen zijn niet geschikt voor lagevloertrams? Wanneer worden ze aangepast? Wat zijn de plannen voor de lijnen waar aanpassing van de perrons onmogelijk is? Kunnen er kortere, moderne trams worden ingezet gelet op de reizigersaantallen op die lijnen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De MIVB zet haar voertuigen in op basis van criteria als frequentie, de nabijheid van een remise en een samenhangende planning.*

Op lijn 93 kunnen perfect lagevloertrams rijden, wat in het weekend ook gebeurt. De PCC-trams hebben geen premetrosignalisatie en moeten dus op bovengrondse lijnen worden ingezet, waaronder lijn 93.

Alleen op de lijnen 39 en 44 en op een deel van lijn 51 kunnen geen trams van het type T3000 of T4000 rijden. Die laatste zijn bovendien langer en hebben langere perrons nodig. De MIVB zet ze vooral in op drukbezette lijnen.

Na de renovatie van station Montgomery en van de omliggende sporenbundels kunnen de T3000-trams wel op de lijnen 39 en 44 rijden. De eerste stappen voor die werken zijn gezet, maar er moet een hele procedure worden doorlopen. De werken zullen niet tijdens deze regeerperiode klaar zijn. Ik zal er echter de nodige aandacht aan besteden.

Het betrokken deel van lijn 51 wordt tegen eind 2022 tussen de haltes Albert en Globe aangepast. Het deel ten zuiden van Globe volgt later.

quelques mois que nous avions défini une première étape pour ces aménagements, mais qu'il restait encore toute une procédure à suivre. Les travaux ne seront donc pas terminés sous la présente législature, mais nous allons faire en sorte d'avancer sur ce projet important pour la Région.

Quant au tronçon de la ligne 51 actuellement inaccessible aux trams T3000, il sera adapté d'ici à la fin de l'année 2022 entre les arrêts Albert et Globe. Le tronçon au sud de l'arrêt Globe le sera dans une phase ultérieure.

2223 S'agissant de l'aménagement des quais, la quasi-totalité du réseau peut déjà accueillir les trams les plus modernes, de sorte que le renouvellement de la flotte améliorera naturellement l'accessibilité du mode tram. C'est évidemment une excellente nouvelle.

La STIB continue de travailler à la mise en œuvre de solutions visant à améliorer l'accessibilité de son réseau de tram. Le programme d'aménagement des arrêts selon les nouvelles normes - hauteur de 31 cm et nez de quai fusibles en caoutchouc - déployé progressivement à l'échelle du réseau apportera une amélioration majeure.

En attendant - et pour les arrêts existants plus difficiles à traiter, comme ceux placés dans des courbes -, les rampes portables dans les trams telles qu'actuellement testées sur la ligne 7 constitueront une solution efficace pour les voyageurs en fauteuil roulant. La STIB rappelle à cet égard que les nouveaux trams TNG, dont la livraison débutera cette année, disposent d'une rampe manuelle de type pont-levis intégrée qui rendra de facto ces véhicules accessibles aux arrêts non adaptés.

J'en viens aux nouveaux trams raccourcis. L'intérêt du mode tram réside dans sa capacité importante, intermédiaire entre le bus et le métro, qui justifie des investissements lourds afin de garantir aussi une vitesse commerciale suffisante. Il n'est donc plus concevable d'acquérir des trams raccourcis à faible capacité. Comme indiqué plus haut, nous adaptons le réseau à la taille des trams d'aujourd'hui et de demain.

2225 **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- Merci pour les informations concernant les lignes 39 et autres, cela me convient tout à fait. Cependant, concernant la ligne 93, je reste un peu sur ma faim. Vous dites que le week-end, les trams de nouvelle génération peuvent passer sur cette ligne. Mais, en semaine, les familles, les personnes avec poussette ou encore les personnes à mobilité réduite rencontrent encore ce problème, qui n'est résolu que pendant le week-end.

Entre maintenant et la livraison de nouveaux trams TNG, que ferons-nous concrètement ? Cette question n'est pas anodine, car ce sont justement des femmes avec une poussette qui m'ont interpellé à ce sujet. Que pouvons-nous leur proposer comme solution dès maintenant, surtout en semaine ?

2227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- J'aimerais aussi que ces trams arrivent le plus vite possible. Ils ont été commandés et

De modernste trams kunnen op nagenoeg het hele netwerk rijden en dankzij de vernieuwing van de vloot zullen de trams een stuk toegankelijker worden.

De MIVB blijft zoeken naar oplossingen voor toegankelijkere trams. Ze rolt haar programma voor de aanpassing van de perrons aan de nieuwe normen stelselmatig uit. Dat zal een grote verbetering opleveren. In afwachting van de uitvoering ervan en voor moeilijk aanpasbare perrons test de maatschappij een oprijplaat voor rolstoelgebruikers. De nieuwe TNG-trams beschikken overigens over een ingebouwde oprijplaat.

Het voordeel van de tram tegenover de bus is dat hij een grotere capaciteit heeft, wat aanzienlijke investeringen omwille van hogere reissnelheid rechtvaardigt. De aankoop van kortere trams is dan ook niet aan de orde. De MIVB past het netwerk aan de omvang van de huidige en de toekomstige trams aan.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).- In het weekend rijden er moderne trams op lijn 93, maar op weekdagen blijven de trams voor personen met een beperkte mobiliteit slecht toegankelijk. Welke oplossing biedt de MIVB hun in afwachting van de komst van de TNG-trams?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De bestelde TNG-trams worden dit jaar geleverd. Ondertussen*

nous les recevrons cette année. D'ici là, nous avons la possibilité d'utiliser les trams d'ancienne génération et nous préférons le faire, même s'ils ne sont pas extraordinaires. Nous exploitons tous les véhicules dont nous disposons afin de disposer de la capacité la plus élevée possible.

Dès que nous pourrons nous en passer, nous le ferons, car, même à l'intérieur, ces trams sont peu pratiques pour les personnes à mobilité réduite et les parents avec poussette. Nous réalisons les investissements nécessaires pour pouvoir les remplacer le plus vite possible par des véhicules plus adaptés. En attendant, mieux vaut un ancien tram que pas de tram du tout !

- *L'incident est clos.*

zet de MIVB al haar beschikbare toestellen voor een zo hoog mogelijke capaciteit.

De oude trams worden afgeschaft, zodra het kan. Een oude tram is echter nog altijd beter dan geen tram.

- *Het incident is gesloten.*

3101 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

3101 **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,**

3101 **concernant "les risques d'accidents entre automobilistes et cyclistes circulant sur des pistes cyclables bidirectionnelles".**

3103 **M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Mon parti défend une région 100 % cyclable, dans le respect de tous les usagers, et particulièrement des plus faibles d'entre eux, comme les piétons, qui ne sont pas suffisamment pris en considération.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan Good Move, de nombreuses infrastructures cyclables supplémentaires ont été récemment déployées en Région bruxelloise. Plusieurs axes de circulation ont ainsi été pourvus de pistes cyclables bidirectionnelles.

S'il faut se féliciter des efforts entrepris par la Région pour permettre aux cyclistes, de plus en plus nombreux sur nos routes, de circuler de manière plus rapide et sereine, ces pistes bidirectionnelles semblent aussi poser question en matière de sécurité routière.

Selon une étude réalisée en 2016 par l'université d'Utrecht aux Pays-Bas, la probabilité d'accidents impliquant des vélos et des véhicules à moteur aux intersections avec des pistes cyclables bidirectionnelles est plus élevée qu'aux intersections avec des pistes unidirectionnelles, et ce même lorsqu'elles sont indiquées aux conducteurs par des panneaux de signalisation. Cela s'explique par le fait que la plupart des conducteurs s'engageant sur une route principale à partir d'une route secondaire ne s'attendent pas à ce qu'un cycliste provienne de la droite.

Ces risques sont renforcés par plusieurs éléments :

- les conducteurs qui tournent à droite sont moins attentifs que lorsqu'ils tournent à gauche ;

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende "het risico op ongevallen met autobestuurders en fietsers op de tweerichtingsfietspaden".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- DéFI vindt dat fietsen in het hele gewest mogelijk moet zijn, met respect voor alle weggebruikers.*

In het kader van Good Move legde het gewest onlangs extra fietspaden aan, waaronder heel wat tweerichtingsfietspaden. Hoewel het een goede zaak is dat fietsers zich nu sneller en veiliger kunnen verplaatsen, hebben die fietspaden toch ook nadelen.

Uit een Nederlandse studie uit 2016 blijkt dat er op de kruising van tweerichtingsfietspaden met autowegen meer ongevallen gebeuren dan wanneer eenrichtingsfietspaden met autoverkeer kruisen.

Dat heeft te maken met het feit dat autobestuurders geen fietsers van rechts verwachten. Daarnaast zijn chauffeurs minder aandachtig wanneer ze rechtsaf draaien dan wanneer ze naar links moeten afslaan, kunnen er aan de rechterzijde obstakels staan die het zicht belemmeren en moeten bestuurders meer informatie verwerken wanneer ze een tweerichtingsfietspad kruisen.

- la présence d'obstacles visuels sur le côté droit, tels qu'une importante présence de panneaux de signalisation ;

- étant donné que les conducteurs ont une capacité limitée de traitement de l'information, ils sont plus susceptibles d'en être surchargés si la conception de la route est complexe. En effet, un conducteur entrant ou sortant d'un axe et devant traverser une piste cyclable bidirectionnelle doit balayer du regard de nombreuses directions potentiellement empruntées par les divers usagers.

3105 L'hypothèse selon laquelle une uniformisation de l'ensemble des pistes cyclables en pistes bidirectionnelles permettrait aux conducteurs de s'attendre à l'arrivée de cyclistes de la droite et donc de réduire le risque d'accident est réfutée par la visibilité réduite et le traitement d'informations trop nombreuses.

Il apparaît par exemple qu'aux Pays-Bas, alors que 72 % des pistes cyclables sont bidirectionnelles et que, dès lors, les automobilistes devraient déjà avoir adopté des stratégies de balayage visuel incluant les cyclistes venant de la droite, la probabilité d'accidents demeure en réalité élevée.

Des solutions existent pour réduire cette probabilité d'accidents et je me félicite de constater que l'une d'elle est entrée en vigueur avec la généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h dans notre Région.

Pour autant, d'autres pistes sont à explorer. Ainsi, l'université de Groningue a testé un panneau de signalisation détectant les cyclistes en approche et émettant des feux clignotants pour avertir les véhicules à moteur de leur arrivée. Il en ressort que le balayage visuel des conducteurs s'est amélioré, ceux-ci recherchant davantage la présence de cyclistes venus de la droite.

Enfin, l'augmentation de la distance entre la piste cyclable et la chaussée principale permettrait aux conducteurs de porter leur attention d'abord sur la circulation des vélos sur la piste cyclable et, dans un second temps, sur la circulation automobile sur la route.

Pouvez-vous m'indiquer le nombre de kilomètres de pistes cyclables bidirectionnelles en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que la proportion de ce kilométrage par rapport à l'ensemble des pistes cyclables bruxelloises ?

Les risques en matière de sécurité routière aux intersections où se rencontrent des automobilistes et des cyclistes circulant sur des pistes cyclables bidirectionnelles sont-ils pris en compte par la Région dans le cadre du déploiement du plan Good Move ? Dans l'affirmative, quelles sont les solutions apportées pour y remédier ? Dans la négative, pourquoi ?

Des panneaux de signalisation détectant les cyclistes en approche et prévenant les automobilistes de leur arrivée sont-ils déployés en Région de Bruxelles-Capitale ? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'indiquer les intersections sur lesquelles ils ont été placés et l'état des projets de déploiements futurs à plus grande échelle ?

Er zijn echter oplossingen om de kans op ongevallen met fietsers te verkleinen. Met de snelheidsbeperking tot 30 km/u heeft het Brussels Gewest één daarvan al ingevoerd.

Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden, zoals het plaatsen van panelen met knipperlichten die autobestuurders waarschuwen voor fietsers.

Voorts kunnen automobilisten gemakkelijker zowel de fietsers als het andere wegverkeer in de gaten houden wanneer het fietspad verder van de weg ligt.

Hoeveel kilometer tweerichtingsfietspaden telt het Brussels Gewest? Hoe groot is hun aandeel in het totale aantal kilometers fietspad?

Houdt het gewest bij de uitrol van Good Move rekening met de risico's inzake verkeersveiligheid op de kruising van wegen met tweerichtingsfietspaden? Zo ja, voor welke oplossingen kiest het om de veiligheid te verhogen? Zo niet, waarom niet?

Installeert het gewest panelen die de autobestuurders waarschuwen voor naderende fietsers? Zo ja, waar komen die en hoever staan de projecten? Zo neen, bent u op de hoogte van de Nederlandse studie naar dergelijke panelen? Staat u achter de installatie ervan in Brussel? Bestaat er vergelijkbare technologie in het Brussels Gewest?

Hoeveel afstand moet er in het kader van Good Move zijn tussen de tweerichtingsfietspaden en de hoofdweg?

Dans la négative, avez-vous connaissance des conclusions de l'université de Groningue sur le déploiement de ces panneaux ? Soutenez-vous leur déploiement dans notre Région ? D'autres technologies du même type existent-elles à Bruxelles ?

Dans le cadre du déploiement du plan Good Move, pouvez-vous m'indiquer la distance préconisée entre les pistes cyclables bidirectionnelles et la chaussée principale ?

3107 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les pistes cyclables peuvent être bidirectionnelles - auquel cas il n'y a souvent qu'un seul aménagement sur l'axe - ou unidirectionnelles.

Environ 60 % des aménagements communaux et régionaux sont unidirectionnels - pistes séparées et marquées - et environ 40 % des aménagements sont bidirectionnels.

Au sujet des risques en matière de sécurité routière, il peut exister des risques spécifiques aux pistes cyclables bidirectionnelles et ceux-ci sont systématiquement pris en considération par Bruxelles Mobilité pour y remédier :

- la présence possible d'obstacles de visibilité entre la piste et la voirie à proximité du carrefour ;

- la possibilité d'accident de type angle mort, principalement pour le cycliste circulant dans le même sens que le trafic motorisé ;

- la possible non-anticipation de la présence de cyclistes arrivant des deux directions par un automobiliste circulant à une vitesse non adaptée à cette manœuvre ;

- la non-anticipation par le conducteur de l'arrivée de cyclistes venant de la direction opposée à celle du trafic motorisé.

Ces risques peuvent être largement surmontés par de bons aménagements et Bruxelles Mobilité n'a pas attendu le plan Good Move pour les traiter.

Ainsi, dans ses cahiers 8 - aménagements cyclables en carrefours - et 10 - aménagements cyclables hors chaussée -, le vade-mecum vélo prend déjà position sur les pistes cyclables bidirectionnelles, tant pour la stratégie de déploiement que pour leurs aménagements.

Les pistes cyclables bidirectionnelles sont moins adaptées aux voiries comportant beaucoup d'entrées carrossables ou de carrefours, ou lorsque la visibilité est limitée aux carrefours. En effet, les automobilistes ne s'attendent généralement pas à voir des cyclistes arriver des deux directions au moment de s'engager sur la chaussée ou de la quitter. Les piétons ne s'attendent pas non plus à voir surgir des cyclistes des deux directions à la hauteur des traversées.

Il existe à Bruxelles de bons et de mauvais exemples de l'utilisation de pistes cyclables bidirectionnelles. Ce sont plutôt les anciennes versions, datant souvent des années 70 et 80

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Van alle fietspaden in het Brussels Gewest is ongeveer 40% een tweerichtingsfietspad.*

Brussel Mobiliteit houdt rekening met de volgende specifieke veiligheidsrisico's van tweerichtingsfietspaden:

- obstakels die het zicht belemmeren;

- het risico op een dodehoekongeval;

- de mogelijkheid dat autobestuurders niet anticiperen op de aanwezigheid van fietsers die uit beide richtingen komen of op fietsers die van de andere kant komen dan het wegverkeer.

Met een goede weginrichting kunnen die risico's aanzienlijk worden beperkt. Brussel Mobiliteit heeft dan ook niet op Good Move gewacht om daaraan te werken, onder meer in het fietsvademecum.

Tweerichtingsfietspaden zijn minder geschikt voor wegen met veel in- en uitritten en kruispunten, of wanneer de zichtbaarheid op de kruispunten beperkt is. De meeste automobilisten en voetgangers verwachten immers geen fietsers uit beide richtingen.

Er bestaan in Brussel zowel goede als slechte voorbeelden van tweerichtingsfietspaden. Vooral op de oudere exemplaren is er sprake van gevaarlijke situaties. Recenter aangelegde tweerichtingsfietspaden worden gewoonlijk positief beoordeeld.

qui posent problème, comme par exemple sur le boulevard Groeninckx-De May, alors que des exemples plus récents, comme sur la Petite ceinture, sont évalués de manière très positive.

3109 En ce qui concerne l'aménagement de ce genre de pistes cyclables, la recommandation régionale en matière de signalisation et d'aménagement pour les pistes bidirectionnelles est la suivante :

- limitation de la vitesse de croisement (réduction du rayon de courbure en fonction du trafic ou aménagement d'un plateau) ;

- dégagement de la visibilité en amont du carrefour pour le trafic vireur vers la voirie perpendiculaire ;

- surélévation de la piste et du trottoir ;

- placement de la signalisation ad hoc, comme le triangle "céder le passage" muni du panneau additionnel figurant le cycliste dans les deux sens ou le panneau avertissant le conducteur vireur de la présence de cyclistes.

Voor de aanleg van tweerichtingsfietspaden doet het gewest de volgende aanbevelingen:

- beperking van de snelheid bij kruisingen;

- vrij zicht voor het kruispunt voor het afdraaiende verkeer;

- verhoogde ligging van het fiets- en voetpad;

- plaatsing van gepaste bewegwijzering.

3111 **M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- C'est une bonne chose que la Région se préoccupe de cette question. Il reste néanmoins bien des éléments à améliorer, notamment les pistes cyclables plus anciennes.

Je vous conseille d'observer les mesures de nos voisins, qui sont plus habitués au vélo et à ce que son utilisation implique.

Vous n'avez pas répondu à certaines questions précises. J'en conclus que les panneaux de signalisation avec des visuels ne sont pas encore utilisés. Ce serait peut-être une idée pertinente à creuser.

Nous avons mentionné le danger des automobilistes qui ne verraient pas les cyclistes, mais il faudrait insister sur la bonne conduite des cyclistes et la nécessité d'être attentif aux carrefours. Parfois, l'aménagement des voiries, et notamment les pistes cyclables bidirectionnelles, peut donner un sentiment de fausse sécurité. Les vélos doivent aussi être en bon état et équipés de freins corrects, ce qui n'est pas toujours le cas.

- *L'incident est clos.*

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Het is goed dat het gewest hier aandacht voor heeft, maar er is nog ruimte voor verbetering. U kunt bij de Nederlanders te rade gaan voor oplossingen.*

Aangezien u op mijn vraag over de panelen niet antwoordde, veronderstel ik dat ze niet in gebruik zijn.

Voorts moeten niet alleen de automobilisten maar ook de fietsers opletten aan de kruispunten. Een tweerichtingsfietspad kan een vals gevoel van veiligheid creëren. Ten slotte moeten de fietsen in goede staat zijn.

- Het incident is gesloten.

3115 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

3115 **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,**

3115 **concernant "la fermeture annoncée du boulevard de la Woluwe".**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de aangekondigde sluiting van de Woluwelaan".

3117 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permettrai de poser ma question orale depuis le siège de la présidence.

Les études menées par De Werkvennootschap, l'organisme chargé par le gouvernement de la Région flamande du réaménagement du ring de Bruxelles, visant la sécurisation et l'augmentation de ses capacités, envisage de supprimer l'échangeur entre le ring et le boulevard de la Woluwe, ainsi que le tronçon de ce dernier situé entre le ring et la chaussée de Louvain, sur le territoire de la commune de Zaventem.

Ce projet supprimerait la seule liaison directe et performante entre les communes de l'est de la Région de Bruxelles-Capitale, situées le long de la vallée de la Woluwe, c'est-à-dire essentiellement les communes de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem, qui seraient fortement touchées, ainsi que l'aéroport national de Zaventem, le zoning périphérique à celui-ci, ainsi que l'accès aux autoroutes vers le nord du pays.

Le boulevard de la Woluwe est également l'une des principales voies d'accès aux cliniques universitaires Saint-Luc, et celles-ci doivent disposer d'un accès prioritaire et rapide à l'aéroport. C'est aussi un itinéraire de substitution entre les institutions européennes et l'aéroport en cas d'incident majeur sur l'autoroute E 40, ou sur l'itinéraire formé par le boulevard Léopold III et la partie urbaine de l'autoroute A 201, ou la fermeture de celui-ci à hauteur du siège de l'OTAN, pour des raisons de sécurité.

Il ne sera donc plus possible d'emprunter le boulevard de la Woluwe au-delà de la chaussée de Louvain, sauf pour rejoindre les rues avoisinantes. Une étude de trafic aurait démontré que ce projet pourrait fluidifier la circulation sur le ring de Bruxelles mais qu'il va, par contre, générer une augmentation du trafic diffus sur toute une série d'avenues et de rues adjacentes. Comme il est dit dans la pétition qui a vu le jour, "cette liaison rapide et efficace pour les riverains, l'aéroport, les entreprises, les cliniques universitaires Saint-Luc ainsi que pour tout le nord-est de Bruxelles serait condamnée, ce qui obligerait les automobilistes à faire des détours considérables sur des artères locales, créant de nouvelles nuisances".

3119 Avez-vous été informée de cette décision ? A-t-elle été prise en concertation avec vous et vos services ? Si oui, quand et dans quel cadre ?

Quelles sont les raisons pour lesquelles les autorités flamandes ont choisi de fermer cette voie d'accès à la Région bruxelloise ? Partagez-vous leurs constats, sachant que le plan régional de mobilité Good Move prévoit une augmentation de 18 % du trafic sur le ring dans les années à venir ?

N'y a-t-il pas un hiatus entre la réduction du nombre de voiries drainant les flux de trafic à une certaine cadence et la fermeture pure et simple d'une entrée de ville qui risque de rejeter ces flux sur les quartiers résidentiels en y créant congestion et pollution ?

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

De Werkvennootschap, die door de Vlaamse regering werd belast met de heraanleg van de Brusselse Ring, wil het knooppunt tussen de Ring en de Woluwelaan afschaffen, net als het deel van de Woluwelaan tussen de Ring en de Leuvensesteenweg op het grondgebied van Zaventem.

Daardoor zouden de enige goede rechtstreekse verbinding tussen de oostelijke gemeenten in het gewest, de luchthaven van Zaventem en de omliggende zone en de toegang tot de snelwegen naar het noorden van het land verdwijnen.

Bovendien vormt de Woluwelaan een belangrijke toegangsweg tot de Cliniques universitaires Saint-Luc en een alternatieve route tussen de Europese instellingen en de luchthaven wanneer er zich op de andere routes een ernstig voorval zou voordoen.

Voorbij de Leuvensesteenweg zal de Woluwelaan alleen nog toegankelijk zijn voor wie naar een van de aanpalende straten moet. Uit een studie blijkt dat daardoor het verkeer op de Ring vlotter zou verlopen, maar dat het verkeer op een reeks lanen en omliggende straten zou toenemen. De inwoners van het noordoostelijke deel van Brussel zullen moeten omrijden langs plaatselijke wegen, wat tot verkeershinder zal leiden.

Was u van die beslissing op de hoogte? Werd die in overleg met u genomen? Zo ja, wanneer en in welk kader?

Waarom wil Vlaanderen die toegangsweg afsluiten? Bent u het met de Vlaamse regering eens, wetende dat in Good Move wordt uitgegaan van een toename van het verkeer op de Ring met 18% voor de komende jaren?

Zit er geen hiaat tussen de afbouw van het aantal wegen waarlangs het verkeer weg kan en het botweg afsluiten van een toegangsweg, waardoor het verkeer in de woonwijken dreigt terecht te komen?

Wat kunt en wilt u ondernemen tegen die beslissing?

Quelle est votre marge de manœuvre face à une telle décision ? Qu'allez-vous entreprendre ?

Ce dossier est l'occasion de vous demander, à défaut de concertation dans le cadre de la zone métropolitaine, quelle est votre feuille de route dans le cadre des négociations avec la ministre flamande de la mobilité. Nous connaissons bien les revendications flamandes - autoroutes à vélo, réseau Brabant (Brabantnet), élargissement du ring -, mais quelles sont vos priorités parmi ces dernières ?

Qu'en est-il des éléments que vous souhaitez négocier avec la Flandre, à savoir les entrées de ville, les parkings de dissuasion, les projets de la STIB en dehors de Bruxelles, les voies d'accès à la capitale, les vitesses adaptatives sur le ring ? De quelle façon entendez-vous tirer des lignes de bus et de tram à l'extérieur de la Région bruxelloise, en particulier vers l'aéroport de Bruxelles-National ?

Dit dossier biedt u de gelegenheid om u te bezinnen over uw onderhandelingen met Vlaams minister van Mobiliteit Peeters. Vlaanderen wil fietssnelwegen, de invoering van het Brabantnet en de verbreding van de Ring. Waaraan geeft u de voorkeur?

Hoe wilt u met Vlaanderen onderhandelen over toegangswegen tot Brussel, overstapparkings, lijnen van de MIVB buiten Brussel of een aangepaste snelheid op de Ring?

3121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- En ce qui concerne la collaboration avec la Région flamande et mon homologue, la ministre Lydia Peeters, sur les grands dossiers de mobilité tels que le ring de Bruxelles, je renvoie à ma réponse à la demande d'explications de M. De Beukelaer, le 5 janvier 2021, au sein de cette commission. Le plan Good Move définit des balises claires et transversales lors de nos interactions et négociations avec la Région flamande et, à ce titre, fait office en pratique de feuille de route.

Le déclassement, c'est-à-dire la transformation en boulevard urbain (ou, plus ambitieux encore, en une route pour le trafic local uniquement sans trafic de transit) de ce tronçon du boulevard de la Woluwe, entre la chaussée de Louvain et le ring, dans le cadre de la reconfiguration de la partie nord du ring, fait partie des propositions de la Région flamande depuis plusieurs années.

D'après les entretiens entre nos administrations et cabinets, il est clair que rien de définitif n'a encore été décidé par la Flandre concernant le scénario préférentiel définitif pour ce ring nord. De nombreuses études sont en cours et portent aussi sur la question du boulevard de la Woluwe. Notre volonté reste de prendre cette décision ensemble, avec les deux Régions. C'est pourquoi le mémorandum d'entente est en cours de négociation.

Bien sûr, je veux écouter toutes les préoccupations, tant celles des riverains que celles des communes concernées, et je sais que De Werkvennootschap et ma collègue Lydia Peeters ont la même intention.

Néanmoins, l'idée de base est cohérente avec le plan régional de mobilité Good Move. Cette option est reprise dans les cartes de ce plan, notamment à la page 97. Elle permet d'éviter que le boulevard de la Woluwe ne soit utilisé comme itinéraire d'évitement du ring et de l'E40 pour accéder à la Région bruxelloise. Le boulevard ne servirait plus qu'à la desserte des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Over mijn samenwerking met Vlaams minister van Mobiliteit Peeters had ik het op 5 januari 2021 al in mijn antwoord op de vraag om uitleg van de heer De Beukelaer. In Good Move zijn duidelijk de krijtlijnen uitgezet voor het Brusselse overleg met het Vlaams Gewest.*

Het Vlaams Gewest stelt al lang voor om het gedeelte van de Woluwelaan tussen de Leuvensesteenweg en de Ring tot een stadsboulevard om te vormen.

Vlaanderen heeft echter nog geen definitieve beslissingen genomen over de heraanleg van het noordelijke deel van de Ring. De studies lopen nog, ook die over de Woluwelaan. Het blijft de bedoeling dat Vlaanderen en Brussel daar samen over beslissen. Dat neemt niet weg dat wij bereid zijn om rekening te houden met de bezorgdheden van de omwonenden en de gemeenten.

Het basisidee stemt overeen met Good Move en is erin opgenomen. Het verhindert dat de Woluwelaan als alternatieve sluipweg voor de Ring en de E40 wordt gebruikt. Ze zou alleen nog bestemd zijn voor plaatselijk verkeer, terwijl het doorgaand verkeer zo veel mogelijk op de Ring en op de E40 wordt gehouden.

De omwonenden moeten bovendien over voldoende alternatieven beschikken. Een studie naar beter openbaar vervoer tussen Roodebeek en de luchthaven is nodig.

Uiteraard blijft autoverkeer mogelijk, maar dan over de daarvoor bestemde assen. Op dat punt kan ik mij in het voorstel van De Werkvennootschap vinden.

fonctions riveraines, et le trafic de transit serait maintenu le plus possible sur le ring et l'E40.

Dans le cadre d'un tel déclassement, il faudrait aussi renforcer les alternatives, notamment les itinéraires cyclables et les transports publics. Il faut donc étudier une meilleure liaison en transport public entre Roodebeek et l'aéroport.

Les itinéraires directs seront donc proposés prioritairement aux modes alternatifs. Les déplacements automobiles seront bien sûr possibles, mais en restant sur les axes dédiés. Sur ce point, il y a donc une convergence de vision et d'ambition avec ce qui est proposé par De Werkvennootschap.

3123 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Mme la ministre, vous m'avez répondu, mais vous ne m'avez pas convaincue. Au contraire, je suis très inquiète. À titre d'exemple, je souhaiterais attirer l'attention sur un acteur majeur de l'est de Bruxelles, à savoir les Cliniques universitaires Saint-Luc et leur site, qui comprend la faculté de médecine, mais aussi l'Institut de Duve.

Des milliers de personnes y travaillent tous les jours, sans compter les patients, les urgences, les ambulances, qui demandent évidemment des accès simplifiés. Des vies sont en jeu. Par exemple, des organes doivent être acheminés dans des délais très courts en vue d'une transplantation.

Ce que nous vous demandons, c'est une opposition ferme et unanime au projet de suppression de l'échangeur entre le ring et le boulevard de la Woluwe, et du tronçon de ce dernier entre le ring et la chaussée de Louvain sur le territoire de Zaventem.

Il est donc urgent de demander à De Werkvennootschap d'étudier des schémas alternatifs d'aménagement du ring et d'y inclure l'étude d'une ligne de transport public performante le long du boulevard de la Woluwe. Cette ligne pourrait desservir l'aéroport et les zones périphériques.

Actuellement, un bus démarre toutes les heures dans ce sens, en venant de Roodebeek. Le projet que vous avez dans les cartons n'est-il pas d'amener le tram 8 de Roodebeek à Bordet ? Nous en parlons régulièrement en Région bruxelloise. Mais ne devrions-nous pas également étirer la ligne du tram 8 au-delà des Cliniques universitaires Saint-Luc pour que ces dernières puissent profiter d'une véritable solution alternative ?

3125 Des motions ont été déposées dans diverses communes bruxelloises, notamment à Woluwe-Saint-Pierre, ainsi que dans des communes flamandes. La motion de la commune de Kraainem a déjà été votée.

Ce qui est symptomatique dans ce dossier, c'est cette volonté de simplifier, au nom de la décongestion, l'axe du ring de Bruxelles qui va de l'autoroute E411 à l'autoroute E40, l'autoroute d'Anvers ou l'autoroute de Gand, quitte à fermer des portes d'entrée importantes dans Bruxelles. Cela risque de mettre à mal la mobilité et les activités des habitants, des entreprises et des pôles

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Uw antwoord kan mij niet overtuigen. Ik maak mij zelfs ernstig zorgen. Duizenden mensen werken op de site van de Cliniques universitaires Saint-Luc, die bovendien vlot bereikbaar moet zijn voor spoeddiensten. Daar zijn levens mee gemoeid.*

Er is stevig, unaniem verzet nodig tegen de afsluiting van het knooppunt tussen de Ring en de Woluwelaan en van het stuk van die laatste tussen de Ring en de Leuvensesteenweg in Zaventem.

U moet aan De Werkvennootschap vragen om de alternatieven te bestuderen. Ook een goede verbinding met het openbaar vervoer over de Woluwelaan moet worden bestudeerd.

Momenteel rijdt daar één bus per uur. Was u niet van plan om tram 8 van Roodebeek naar Bordet te laten rijden? U zou die lijn moeten doortrekken tot voorbij de Cliniques universitaires Saint-Luc, zodat er een echt alternatief ontstaat.

Verscheidene Brusselse gemeenten dienden een motie in. Een daarvan is ondertussen al goedgekeurd.

Dit dossier is gericht op vereenvoudiging, waarbij belangrijke toegangswegen tot Brussel worden afgesneden. Dat vormt echter een bedreiging voor de mobiliteit en de activiteiten van de omwonenden en de ondernemingen.

Ik zou graag die studies inzien. Bent u tegen het afsluiten van het knooppunt gekant?

d'expertise qui participent au rayonnement de Bruxelles, comme les cliniques universitaires Saint-Luc.

Je souhaiterais d'ailleurs consulter ces études de façon approfondie et être rassurée à cet égard. Vous opposez-vous fermement à cette fermeture ?

3127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Comme je l'ai dit, De Werkvennootschap étudie plusieurs scénarios et rien n'est encore décidé. Il y a plusieurs études et nous garderons un œil sur la suite des procédures.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De Werkvennootschap bestudeert meerdere scenario's. Er is nog niets beslist en ik blijf de procedures volgen.*

3127 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Mais vous devez être plus volontariste et ne pas subir des études commandées par une autre Région. Vous avez dit vous aligner sur l'idée du boulevard urbain, sans dire que la fermeture vous posait un problème. Vous devez être beaucoup plus ferme et dire que ce qui est proposé dans ce scénario ne convient pas à Bruxelles, à l'est de Bruxelles et au rayonnement de Bruxelles !

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- U mag u niet neerleggen bij de door Vlaanderen bestelde studies en moet duidelijk stellen dat de Woluwelaan afsluiten niet goed is voor Brussel!*

3127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le but est surtout de repousser le trafic sur le ring. C'est dans cet esprit que nous devons étudier les propositions sur la table.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal de voorstellen bekijken in de wetenschap dat het verkeer terugdringen naar de Ring het doel is.*

3127 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Nous comptons en tout cas sur vous pour empêcher la Région flamande de fermer un axe majeur d'entrée dans Bruxelles.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Ik reken erop dat u voorkomt dat Vlaanderen een belangrijke toegangsweg tot Brussel afsluit.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.