



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 23 FÉVRIER 2021**

SESSION 2020-2021

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 23 FEBRUARI 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**DÉBAT D'ACTUALITÉ 1**

Les révélations parues dans la presse à propos des emplois fictifs à la STIB

Débat – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. David Leisterh (MR)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 9

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'optimisation de la distribution urbaine de marchandises".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 15

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

concernant "le renforcement de l'offre de la SNCB en Région bruxelloise et en particulier dans le sud de Bruxelles".

INHOUD**ACTUALITEITSDEBAT 1**

De mediaberichten over fictieve banen bij de MIVB

Debat – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer David Leisterh (MR)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 9

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

betreffende "de optimalisering van de goederendistributie in de stad".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 15

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

betreffende "de uitbreiding van het aanbod van de NMBS in het Brussels Gewest, in het bijzonder in het zuiden van Brussel".

Question orale de Mme Hilde Sabbe	20	Mondelinge vraag van mevrouw Hilde Sabbe	20
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la politique en matière de cartes de stationnement pour visiteurs".		betreffende "het beleid rond parkeerkaarten voor bezoekers".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	22	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	22
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "la stratégie de redéploiement du parking de dissuasion Park and Ride Ceria".		betreffende "de strategie voor de nieuwe start van de ontradingparking Park & Ride Coovi".	
Demande d'explications de M. Jonathan de Patoul	24	Vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul	24
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les vols de vélos et les parkings à vélos dans la Région bruxelloise".		betreffende "de fietsendiefstallen en de fietsenstallingen in het Brussels Gewest".	
Demande d'explications jointe de M. Christophe De Beukelaer,	24	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer,	24
concernant "les emplacements vélos sécurisés".		betreffende "de beveiligde fietsstallingen".	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)		De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)		De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	

<p>Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le prolongement de la ligne de tram 62 à destination de l'aéroport de Bruxelles".</p> <p>Demande d'explications jointe de M. Jonathan de Patoul,</p> <p>concernant "la future ligne de tram reliant la gare du Nord à l'aéroport de Bruxelles-National".</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>M. Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>M. Jonathan de Patoul (DéFI)</p> <p>Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)</p> <p>M. Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>Mme Cielkje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p> <p>Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le développement du covoiturage".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>M. Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>M. Jonathan de Patoul (DéFI)</p>	<p>36</p> <p>36</p> <p>43</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de verlenging van tramlijn 62 naar de luchthaven van Brussel".</p> <p>Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul,</p> <p>betreffende "de toekomstige tramlijn tussen het Noordstation en de nationale luchthaven".</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>De heer Jonathan de Patoul (DéFI)</p> <p>Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)</p> <p>De heer Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de ontwikkeling van carsharing".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Christophe De Beukelaer (cdH)</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)</p> <p>De heer Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>De heer Jonathan de Patoul (DéFI)</p>	<p>36</p> <p>36</p> <p>43</p>
--	-------------------------------	---	-------------------------------

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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

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

DÉBAT D'ACTUALITÉ

ACTUALITEITSDEBAT

*Les révélations parues dans la presse
à propos des emplois fictifs à la STIB*

De mediaberichten over fictieve banen bij de MIVB

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je suppose que tous les commissaires ont pris connaissance de l'article paru dans La Capitale samedi dernier. Cet article relayait le témoignage d'un employé de la STIB qui expliquait comment certains de ses collègues s'organisent pour reproduire les badges afin de mettre en place un système de pointage leur permettant d'éviter de se rendre sur leur lieu de travail.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- Een MIVB-werknemer getuigt in een artikel in La Capitale hoe een aantal collega's een zwendel met badges heeft opgezet, waardoor ze kunnen prikken zonder naar het werk te gaan. Volgens de werknemer moeten diverse leidinggevenden weet hebben van deze schokkende fraude.

Aux dires de cet employé, l'organisation d'une telle fraude supposerait que des responsabilités soient engagées à plusieurs niveaux de l'entreprise. Cette pratique, qui soulève de nombreuses questions, a choqué plus d'un lecteur.

Het gaat slechts om één getuigenis, wat maakt dat we de nodige voorzichtigheid aan de dag moeten leggen, maar ik wil niettemin weten wat u na het lezen van het artikel hebt ondernomen. Wist u al van de feiten? Welke concrete feiten kent u en hoe zult u optreden?

Comme il s'agit du témoignage d'une seule personne, nous devons envisager cette situation avec beaucoup de prudence. Cependant, je souhaiterais savoir quelles sont les mesures que vous avez prises depuis la parution de cet article. Étiez-vous au courant de ces faits avant sa parution ? Quels sont les éléments concrets et factuels dont vous disposez pour pouvoir gérer cette situation ?

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- Het gaat helaas niet om een alleenstaand geval van een voormalige, ontevreden medewerker van de MIVB. Sinds zaterdag krijg ik talrijke telefoontjes van MIVB-personeelsleden die mij soortgelijke voorvallen melden.

M. David Leisterh (MR).- M. De Beukelaer a très bien résumé la situation : allégations d'emplois fictifs, badges qui seraient copiés, j'en passe et de bien pires, a priori.

Zult u een doorlichting van de MIVB bestellen om na te gaan hoe algemeen het probleem is en eventuele schuldigen op te sporen?

Nous pourrions croire à un témoignage isolé, provenant d'un ancien salarié ou d'un collaborateur mécontent de la STIB. Force est toutefois de constater que, depuis samedi, j'ai reçu de nombreux appels d'agents de la STIB me relayant des constats assez similaires. Plus le temps passe, moins ce cas semble donc isolé.

Par conséquent, envisagez-vous de réaliser un audit au sein de la STIB pour voir à quel point il s'agit d'un fonctionnement généralisé et mettre au jour d'éventuelles complicités ? Je pense que vous prenez le dossier à bras-le-corps, mais il y a lieu d'investiguer avec précision et méthode.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Als de feiten worden bevestigd, moet de MIVB - toch de grootste Brusselse onderneming en die daarenboven met openbare middelen werkt - blijk geven van goed bestuur bij de afhandeling van de zaak. Systematische fraude op verschillende hiërarchische niveaus is niet niks.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au vu des faits relatés dans la presse, qui restent à confirmer, et s'agissant en l'occurrence de deniers publics et de la plus grande entreprise publique de Bruxelles, il est indispensable que la STIB se montre irréprochable dans sa gestion de cette affaire et intransigeante dans sa réaction. Il s'agit là d'une question de bonne gouvernance, dans l'intérêt même de cette entreprise.

Mijn fractie is van mening dat er een diepgaand, onafhankelijk onderzoek naar de omvang van het misbruik moet komen. Hoe staat u daar tegenover? Heeft het onderzoek bij de IT- en de personeelsafdeling al wat opgeleverd?

Si la fraude est avérée, il conviendra de vérifier son ampleur. En effet, si les témoignages sont confirmés, nous ne serions pas face à un cas isolé, mais bien à un système, impliquant des agents de la STIB à différents niveaux, ainsi qu'à une véritable omerta dans

la division concernée, ce qui serait préoccupant. Il serait d'autant plus révoltant que certains se la coulent douce quand la majorité des agents continuent à travailler, parfois la peur au ventre, en ces temps de pandémie.

La STIB a réagi, dans la presse et par communication interne. Au regard de la situation et au-delà des enquêtes internes requises, mon groupe juge indispensable qu'une enquête approfondie indépendante sur l'ampleur de cette fraude soit menée.

Les enquêtes déjà menées au sein des services informatique (IT) et ressources humaines ont-elles déjà apporté certains résultats ?

Que pensez-vous de cette enquête approfondie indépendante que nous appelons de nos vœux ?

Que sera-t-il mis en place pour faire face à cette omerta ? Je constate que la communication interne de la STIB, relayée par la presse, appelle les agents au courant de certaines informations à en faire part à la direction. Que sera-t-il fait pour protéger ces personnes de représailles ?

¹¹¹⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je pense que nous nous demandons tous comment il est possible que des employés d'une si grande entreprise aient pu contourner le système de pointage.*

Si ce qui est divulgué dans la presse est vrai, comment se fait-il qu'on n'ait rien remarqué ? Quelles mesures prendra la STIB afin de freiner la fraude aux badges ? Planifiez-vous de lancer un audit ?

¹¹¹⁷ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Ces faits ne sont pas encore confirmés, mais il est primordial de prendre cette situation au sérieux.*

La STIB était-elle au courant des faits ? Comptez-vous enquêter sur le système de pointage ? Comment les personnes concernées seront-elles sanctionnées, si ces faits sont avérés ? Comment éviter qu'une telle situation se reproduise ?

Hoe rekenen we af met de omerta bij de MIVB? Wat gebeurt er om klokkenluiders te beschermen?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik denk dat we ons allemaal afvragen hoe het mogelijk is dat werknemers bij zo'n groot bedrijf, dat met overheidsgeld een belangrijke taak vervult, ongewettigd afwezig kunnen zijn en badges kunnen doorgeven aan collega's.

Als het klopt wat in de media staat, hoe komt het dan dat zoiets niet opvalt? Wat zal de MIVB ondernemen om deze vorm van fraude op te sporen, op te volgen en onmogelijk te maken? Plant u een algemene audit? Hoe zult u die aanpakken?

De MIVB is de grootste werkgever in het Brussels Gewest. Eind vorige maand liet de maatschappij nog weten dat ze tegen het einde van 2021 de kaap van de 10.000 medewerkers hoopt te ronden. Er moeten 700 vacatures worden ingevuld. Wordt dat aantal herzien, aangezien het blijkbaar niet opvalt dat personeel dat geacht wordt te werken, niet aanwezig is? Of denkt u dat het zo'n vaart niet zal lopen?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik deel de bezorgdheid van mijn collega's. De vermeende feiten zijn bijzonder zorgwekkend. De beschuldigingen komen van een enkele persoon en zijn nog niet bewezen, maar het is belangrijk om ze ernstig te nemen en ten gronde uit te zoeken wat er aan de hand is.

Was de MIVB op de hoogte van die feiten? Sinds wanneer?

Welke vaststellingen zijn er vandaag gedaan? Zult u de werking van het badgesysteem onderzoeken naar aanleiding van deze beschuldigingen?

Welke sancties zijn er gepland als blijkt dat de aantijgingen kloppen? In dat geval gaat het immers om fraude, wat niet zonder gevolg mag blijven.

1119 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Outre le duplicata de badges de pointage, l'article paru dans la presse mentionne des faits de chantage exercé sur un membre du personnel quant à la prolongation de son contrat. Si ces faits sont avérés, ils sont très graves et inacceptables. Comme l'a dit M. Verstraete, ils sont également très nuisibles pour l'image de la STIB et pour la motivation de la majorité du personnel qui effectue consciencieusement son travail.

Ces faits dénoncés dans la presse sont-ils avérés ? La STIB a-t-elle déjà mené une enquête interne en vue de les vérifier et d'identifier les personnes impliquées ?

Une enquête externe nous semble également utile. Est-elle prévue ou a-t-elle déjà été réalisée ?

Sur le plan technique, cette possibilité de dupliquer des badges de pointage a-t-elle été vérifiée ? Une solution peut-elle être apportée afin de supprimer ce risque de fraude ?

1121 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *L'article à propos d'une fraude au sein de la STIB a retenu l'attention de tous. Quelle est votre réaction à ce propos ?*

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Les faits allégués sont graves. Ils ont reçu une attention particulière dès que la STIB, mon cabinet et moi-même en avons été informés.*

1125 (poursuivant en français)

Je voudrais commencer par vous assurer que, si nous devons tout d'abord démêler le vrai du faux, la question est quoi qu'il en soit prise très au sérieux.

Le titre de l'article de journal, "Des emplois fictifs à la STIB", donne l'image d'une société de transports truffée de tels emplois. Or, il existe une différence entre un emploi fictif et une fraude au badge. Le premier consiste à accorder un contrat de travail et une rémunération à une personne pour un travail qu'elle n'accomplit pas. L'employeur agit sciemment, en connaissance de cause. Les deux parties sont alors complices. Dans le cas qui nous occupe, en revanche, la STIB n'est nullement complice, mais plutôt victime d'une fraude. Au moins un membre du personnel n'aurait pas accompli les prestations qu'il était censé effectuer.

Hoe kan zo'n situatie in de toekomst worden vermeden? Als de feiten bevestigd worden, is het belangrijk om er zo snel mogelijk paal en perk aan te stellen, want dergelijke wantoestanden werpen een enorme smet op het fantastische werk dat de duizenden werknemers van de MIVB elke dag met volle inzet en in alle vertrouwen verrichten.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *In het krantenartikel is niet alleen sprake van badgefraude. Er zou ook een personeelslid zijn gehanteerd in verband met de verlenging van zijn contract. Dat zijn heel ernstige beschuldigingen, die schadelijk zijn voor het imago van de MIVB en demotiverend voor de personeelsleden die hun werk correct doen.*

Zijn de beweringen waar? Heeft de MIVB al een intern onderzoek gevoerd? Is er ook een extern onderzoek gepland of uitgevoerd?

Wat zal er worden gedaan om het gebruik van valse badges te voorkomen?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het artikel over fraude bij de MIVB heeft ieders aandacht getrokken. Ik maakte me dezelfde bedenking als mijn N-VA-collega: hoe kan zoiets gebeuren?

Wat hebt u al ondernomen in dit dossier en wat zult u nog ondernemen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De vermeende feiten zijn zeer ernstig. Zodra ik, mijn kabinet en de MIVB op de hoogte waren, hebben we er bijzondere aandacht aan besteed. Ik zal dadelijk in detail toelichten welke maatregelen we hebben genomen.

(verder in het Frans)

We nemen de zaak ernstig. De titel van het artikel wekt de indruk dat de MIVB vergeven is van de fictieve jobs. Badgefraude is echter iets heel anders. Bij fictieve jobs, waarbij iemand een arbeidscontract krijgt en betaald wordt voor werk dat hij niet doet, is de werkgever medeplichtig. Bij badgefraude is de MIVB geen mededader, maar slachtoffer. Minstens één personeelslid heeft niet de prestaties verricht die hij verondersteld werd te verrichten, zonder medeweten van de werkgever.

De MIVB beschouwt dit als een ernstige inbreuk op het arbeidsreglement, maar de feiten zijn ook wettelijk strafbaar, aangezien het gaat om verduistering. De MIVB heeft een intern onderzoek gestart naar de werking van de prikklok en naar het gebruik van de badges. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door het corporate security office, waarin HR, IT en het

Pour ce faire, une fraude au pointage aurait été commise avec l'aide d'un tiers, à l'insu de l'employeur.

La STIB considère ces faits comme graves et constitutifs d'une infraction au règlement de travail méritant une sanction exemplaire. De plus, s'agissant de détournement d'argent, ces faits sont également punissables en justice.

La STIB travaille depuis vendredi soir à démêler cette affaire. Un audit interne a été lancé sur les processus de contrôle des pointages et les risques y afférant. Une enquête approfondie est également en cours sur le système des badges, leur utilisation frauduleuse et leur copie. Cette enquête est menée sous la direction du corporate security office. Elle associe les ressources humaines, le service IT et la hiérarchie du service concerné.

De plus, une plainte a été déposée auprès d'un juge d'instruction et la STIB s'est constituée partie civile. L'enquête devra objectiver les faits décrits, permettre de comprendre comment la fraude éventuelle a été possible et, si nécessaire, de remédier aux failles du système et sanctionner le(s) coupable(s).

¹¹²⁷ Cependant, aucune entreprise ne peut suivre la trace de chaque travailleur à tout moment. Un tel contrôle ne serait d'ailleurs pas souhaitable, puisque contraire à la législation et incompatible avec une relation de travail basée sur la confiance, a fortiori dans le contexte du télétravail.

Ces faits honteux, s'ils sont avérés, ne doivent pas laisser penser que cette pratique est généralisée au sein de l'entreprise. Ces allégations sont prises au sérieux et feront l'objet d'une enquête approfondie, mais il faut garder à l'esprit que l'immense majorité des travailleurs de la STIB respectent scrupuleusement leur contrat de travail et font preuve d'intégrité dans leur travail quotidien au service de la communauté.

¹¹²⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

Ce fait ne doit toutefois pas être perçu comme une pratique courante au sein de la STIB, dont les quelque 9.000 travailleurs ont déployé des efforts considérables au cours des derniers mois.

Nous devons découvrir qui se cache derrière cette fraude et punir les coupables.

¹¹³¹ *(poursuivant en français)*

Le fait que le comportement de certains ait des répercussions sur d'autres qui n'ont strictement rien à se reprocher est vraiment malheureux.

Dans le cadre des deux enquêtes ouvertes en interne à la STIB, des contrôles utilisant des systèmes informatiques et technologiques sont en cours. Des auditions ont également lieu.

diensthofd vertegenwoordigd zijn. Verder heeft de MIVB een klacht ingediend bij een onderzoeksrechter en zich burgerlijke partij gesteld. Zo wil men een herhaling van de feiten voorkomen en de schuldigen straffen.

Geen enkele onderneming kan elke werknemer elk moment van de dag controleren. Dat zou illegaal zijn en niet verenigbaar met een arbeidsrelatie die gebaseerd is op vertrouwen, zeker in tijden van telewerk. Dit soort praktijken is gelukkig ook uitzonderlijk. De overgrote meerderheid van de werknemers leeft zijn arbeidscontract gewetensvol na.

(verder in het Nederlands)

De meeste medewerkers zetten hun beste beentje voor en hebben de voorbije maanden alles gegeven. We mogen dus niet het beeld schetsen dat dit een algemeen gangbare praktijk bij de MIVB is.

We moeten de mensen die fraude hebben gepleegd, opsporen en onderzoeken hoe het fout is kunnen lopen. Daar moeten we dan lessen uit trekken en de fraudeurs zonder terughoudendheid straffen. Anderzijds moeten we er ook blijven op hameren dat het om enkele rotte appels in een mand van 9.000 werknemers gaat.

(verder in het Frans)

In de interne onderzoeken worden technologische hulpmiddelen gebruikt en er worden ook mensen gehoord. De MIVB houdt mij regelmatig op de hoogte van het verloop.

La STIB nous tient informés en toute transparence et de façon régulière quant à l'évolution de l'enquête.

1133 *(poursuivant en néerlandais)*

Depuis ce week-end, nous sommes en contact avec la STIB. Si deux audits internes sont en cours, une analyse externe a également été demandée afin d'obtenir un rapport objectif et de prendre, si nécessaire, les sanctions légales vis-à-vis des fraudeurs.

1135 *(poursuivant en français)*

Il y a lieu, désormais, d'objectiver les assertions de la presse au moyen de preuves matérielles et d'identifier les éventuelles personnes impliquées.

La STIB estime que le fait qu'un agent ne travaille pas, alors qu'il est censé le faire, constitue une atteinte grave à ses obligations contractuelles, qui plus est lorsque son entreprise est financée en partie par de l'argent public.

La STIB met tout en œuvre pour faire la lumière sur cette affaire, confondre les personnes impliquées et empêcher que de tels faits, si avérés, ne se reproduisent. Pour ce faire, elle a besoin que toutes les personnes détentrices de preuves matérielles les mettent à sa disposition. La STIB est totalement prête à se soumettre à une quelconque enquête indépendante qui serait jugée nécessaire. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'une plainte a été déposée sur son initiative auprès d'un juge d'instruction de manière à ce qu'une enquête judiciaire puisse être mandatée parallèlement aux investigations internes.

La question des conséquences de cette affaire sur les perspectives de recrutement de la STIB ne semble pas être pertinente à ce stade.

1137 *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Van Achter, nous continuerons à recruter des conducteurs de bus, d'autant plus que de nombreuses places restent vacantes et que nous avons besoin de plus de personnel.

Nous analyserons le problème pour voir quelles solutions proposer.

1139 *(poursuivant en français)*

Selon les premiers éléments de l'enquête, les faits seraient circonscrits à un seul département. Tous les jours, nos bus, trams et métros circulent dans les rues bruxelloises. Chacun peut donc constater aisément que les conducteurs et conductrices sont bien à leur volant. Si un bus ou un tram ne roule pas, il est assez aisé de contrôler leur présence ! Les chantiers avancent, les tickets de transport sont vendus et les véhicules réparés et entretenus. La STIB est bien au service des Bruxellois qui ont besoin de se déplacer et les recrutements liés à l'extension de notre réseau -

(verder in het Nederlands)

Sinds dit weekend houden we contact met de MIVB en worden we op de hoogte gehouden. Er lopen twee interne audits, maar er is ook aangifte gedaan om een objectief, extern beeld te krijgen van de situatie en zo nodig gerechtelijke sancties mogelijk te maken tegen de fraudeurs.

(verder in het Frans)

Om de zaak volledig te kunnen uitzoeken en te voorkomen dat dergelijke feiten zich kunnen herhalen, vraagt de MIVB dat iedereen die over materiële bewijzen beschikt, die bezorgt. De MIVB is ook bereid om zich te onderwerpen aan een extern onderzoek als dat nodig geacht wordt. Z heeft een klacht ingediend, zodat de interne doorlichting gepaard kan gaan met een gerechtelijk onderzoek.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, we zullen de aanwerving van buschauffeurs zeker niet stopzetten. In deze cruciale periode hebben we immers meer buschauffeurs nodig. Bovendien zijn een heleboel vacatures nog niet ingevuld.

Wel zullen we onderzoeken waar en waarom de zaken misgelopen zijn en welke oplossing we kunnen aanreiken.

(verder in het Frans)

Hoeveel mensen bij de zaak betrokken zijn, kan ik nog niet zeggen, maar volgens de eerste resultaten van het onderzoek, zouden de feiten beperkt blijven tot één afdeling. Trouwens, dat de bussen en trams wel degelijk rijden en dat er hard gewerkt wordt aan een uitbreiding van het net, kan iedereen elke dag op straat zien.

nouvelles lignes, fréquence accrue, nouveaux véhicules - restent indispensables.

Aujourd'hui, je ne peux vous en dire davantage quant au nombre de personnes incriminées. J'espère avoir pu vous démontrer que cette affaire est prise très au sérieux. Deux enquêtes internes et une enquête externe ont été ouvertes afin de faire la lumière le plus rapidement possible sur cette affaire.

1141 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Les faits semblent donc confirmés. Même s'ils sont circonscrits à un seul département ou ne concernent pas plusieurs personnes, certains éléments ou débuts de preuves vous laissent penser que quelque chose s'est effectivement passé.

1143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB et moi-même prenons très au sérieux les articles parus dans les journaux qui font état d'une fraude aux badges. Ce type de fraude n'est évidemment pas exclu dans une entreprise de 9.000 personnes. La STIB ne détient cependant pas encore les preuves suffisantes de cette fraude, qu'elle ne tolérera en aucun cas.

Il est plus difficile de frauder lorsqu'on travaille dans un dépôt de bus. C'est pourquoi l'enquête interne se focalise surtout sur le département des agents multimodaux déployés sur le terrain, qui sont visés par les témoignages relayés dans la presse.

1145 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je ne pense pas que la fraude soit généralisée à toute la STIB. Par contre, il faut partir du principe qu'elle n'est pas le fait d'une seule personne, mais bien d'un groupe de personnes.

Le recours à la justice est une bonne démarche de la STIB, mais il va prendre du temps. Selon moi, la question principale est celle de la gestion et de la conscience professionnelle de certains employés.

Quand les résultats de l'audit seront-ils disponibles ? Il est important de nous donner des perspectives pour que nous puissions y voir clair. Ainsi, pouvez-vous vous engager sur un agenda par rapport à cet audit ?

1147 **M. David Leisterh (MR).**- Je conclus de votre réponse que vous prenez ce dossier à bras le corps. Il semble, a priori, que la STIB fait de même.

Comme le souligne M. De Beukelaer, il faut veiller à ne pas généraliser, à ne pas associer tous les agents de la STIB à ce type de pratiques. J'ai eu des contacts avec des agents qui demandent justice. Ils ne cautionnent pas ces pratiques illégales qui, selon leurs propres dires, concernent plus d'une personne. Vous avez raison de renvoyer ces personnes vers la STIB, afin qu'elles puissent y faire entendre leur voix.

Il semble par ailleurs que ces pratiques sont en vigueur depuis un certain temps, voire un temps certain. On ne peut effectivement plus attendre. Il faut notamment agir au niveau judiciaire. J'ai

Ik hoop dat ik u ervan heb kunnen overtuigen dat de MIVB en ik deze zaak zeer ernstig nemen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Bepaalde elementen lijken te bevestigen dat de berichten waar zijn.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB en ikzelf nemen de krantenberichten heel ernstig. Fraude kan voorkomen in een bedrijf met 9.000 werknemers, maar de MIVB heeft nog niet voldoende bewijzen gevonden. Frauderen is moeilijker voor wie in een busremise werkt. Daarom is het intern onderzoek vooral toegespitst op de multimodale agenten op het terrein, op wie ook de aantijgingen in de pers sloegen.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik denk ook niet dat het om een algemene praktijk bij de MIVB gaat, maar we moeten ervan uitgaan dat zoiets niet het werk van één enkele persoon is, maar van een groep personen.*

Het is positief dat het MIVB gerechtelijke stappen onderneemt, maar die vragen tijd. Het grootste probleem is de beroepsethiek van bepaalde werknemers.

Wanneer zullen de resultaten van de audit bekend zijn?

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Ik ben blij dat u en de MIVB het probleem aanpakken.*

We mogen zeker niet alle MIVB-medewerkers over dezelfde kam scheren, maar volgens de personeelsleden met wie ik in contact stond, betreft de fraude meer dan een persoon en zou ze ook al een tijdje aan de gang zijn. Er moet dus dringend worden opgetreden. U zegt dat er gerechtelijke stappen worden gezet en dat er een audit aan de gang is. Dat is niet heel duidelijk.

Ik hoop dat u uw invloed zult aanwenden om ervoor te zorgen dat het dossier zo snel en grondig mogelijk wordt behandeld. Dat is ook belangrijk voor alle werknemers die wel correct hun werk doen.

également entendu dire qu'un audit était en cours. Ce n'est pas très clair.

Je vous demande, Mme la ministre, d'utiliser toute votre influence pour que ce dossier soit traité le plus rapidement, le plus concrètement et le plus en profondeur possible. Il ne faut pas non plus que l'enquête soit circonscrite à un seul département, puisqu'il semble que cela soit peut-être généralisé, et ce depuis un moment. Ces informations sont toutefois à prendre avec beaucoup de prudence. Il y a urgence, mais il faut aussi rendre justice à la majorité des personnes qui font leur travail correctement.

¹¹⁴⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - J'imagine que le gouvernement et la direction de la STIB sont fortement préoccupés par cette affaire, très grave si elle est confirmée. J'entends que l'entreprise a entamé dès vendredi deux enquêtes internes, qu'elle a déposé une plainte et que, dans ce cadre notamment, elle était ouverte à une enquête indépendante. En fonction de l'agenda de l'enquête, il ne faut d'ailleurs pas fermer la porte à une autre forme d'enquête indépendante.

Il importe aussi, en amont, que les membres du personnel qui sont prêts à témoigner soient rassurés. Ce n'est pas une démarche facile.

Plusieurs d'entre nous ont déposé des questions au sujet de cette pratique, qui semble durer depuis un certain temps. Nous aurons donc l'occasion d'y revenir dans quinze jours pour examiner l'évolution du dossier et de l'enquête, faire le point sur la situation et peut-être en tirer de premières conclusions.

Merci, en tout cas, pour le sérieux avec lequel vous et la STIB tentez de faire la lumière sur ce dossier.

¹¹⁵¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).* - Premièrement, vous avez affirmé que les employés concernés seront sanctionnés, si les faits sont confirmés. Ainsi, j'espère que la STIB prendra des mesures juridiques.

En outre, il est facile de constater si un bus roule ou non, mais bien entendu le problème se pose surtout au sein des services où moins de contrôles sont effectués.

Enfin, existe-t-il un statut de lanceur d'alerte, comme en Flandre, en Région bruxelloise ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).* - U zegt dat de MIVB sinds vrijdag twee interne onderzoeken heeft gestart, een gerechtelijke klacht heeft ingediend en openstaat voor een onafhankelijk onderzoek. Ik ben blij dat u en de MIVB alles in het werk stellen om de zaak op te helderen.

Het is ook belangrijk om de personeelsleden die willen getuigen, gerust te stellen.

Wij zullen u binnen twee weken een nieuwe stand van zaken vragen. Misschien kunnen we dan al de eerste conclusies trekken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA). - Om te beginnen moet deze zaak een juridisch staartje krijgen. U zegt dat er sancties kunnen volgen als de verhalen over ernstige inbreuken blijken te kloppen. Ik hoop dat de MIVB zich goed laat bijstaan om de juiste arbeidsrechtelijke stappen te ondernemen. Bij ernstige fraude moet snel, maar ook correct, opgetreden worden.

Daarnaast moet ook de bedrijfscultuur in bepaalde diensten worden aangepakt. Van een bus kun je meteen zien of hij rijdt of niet, maar het probleem speelt blijkbaar vooral in diensten waar er minder natuurlijke controle is. U moet er dus voor zorgen dat zo iets niet meer mogelijk is. De MIVB moet deze kwestie ernstig nemen, maar ik ga ervan uit dat dat ook zal gebeuren.

Tot slot vraag ik mij af of er een klokkenluidersstatuut bestaat bij de Brusselse administratie. De Vlaamse overheid heeft zo'n statuut, zodat mensen op een veilige en vertrouwelijke manier kunnen getuigen over ernstige misstanden en daarmee niet noodzakelijk naar de media hoeven te stappen. Bestaat zo'n statuut in het Brussels Gewest? Zo niet, dan is het belangrijk om daaraan te werken.

1153 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Cette enquête approfondie externe, qui sera menée par le biais d'une instruction judiciaire, est importante.*

Il serait impossible et non souhaitable de savoir à quoi les collaborateurs consacrent chaque minute de leur temps. La relation de confiance entre l'employé et l'employeur est essentielle, mais celle-ci se détériorera fortement si la fraude est avérée.

Le personnel de la STIB est encouragé à témoigner, mais j'ignore si la STIB a adopté la réglementation sur les lanceurs d'alerte, élaborée par le parlement bruxellois à la suite du scandale lié au Samusocial.

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Sans que l'objectif soit d'exercer un contrôle permanent, des mécanismes de contrôle ont été élaborés. Plus difficiles à surveiller, les agents multimodaux présents sur les sites des gares doivent réaliser des rapports. Reste à savoir si cette méthode est efficace.*

1157 (poursuivant en français)

Concernant le calendrier, je souhaite évidemment que le processus prenne le moins de temps possible, pour pouvoir réagir au plus vite. Mais cet examen doit aussi se dérouler de la manière la plus approfondie possible et prendra donc le temps qu'il faudra.

Pour l'instant, deux enquêtes internes ont été lancées : l'une menée par la direction des agents de sécurité, l'autre par le service des ressources humaines, le service informatique et la hiérarchie du service concerné. Sur le plan juridique, une plainte a également été déposée. Ces procédures pourront être complétées à l'avenir, mais devraient offrir rapidement des réponses claires.

1159 (poursuivant en néerlandais)

Comme l'a indiqué M. Verstraete, le statut de lanceur d'alerte, mentionné par Mme Van Achter, dépasse le problème de la STIB et je souhaiterais avoir un retour d'information sur cet instrument récent.

À la STIB, le supérieur hiérarchique est en principe le premier point de contact. Une enquête menée en 2019 sur la

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is heel belangrijk dat er een grondig onderzoek komt. U bevestigt dat dat zowel intern zal gebeuren, als extern door een gerechtelijk onderzoek. Pas als de onderste steen boven is, kunnen we lessen trekken.

Ik begrijp dat het onmogelijk is om iedereen 100% van zijn tijd te controleren. Momenteel moeten onze parlementaire medewerkers thuiswerken en het is onmogelijk en ook onwenselijk om op elk ogenblik te weten wat ze aan het doen zijn.

Vertrouwen tussen werknemer en werkgever is van essentieel belang. Als de fraude werkelijk heeft plaatsgehad, is dat vertrouwen zwaar geschonden. We moeten bekijken hoe we het weer kunnen herstellen.

De oproep aan het MIVB-personeel om met informatie naar voren te komen, is erg belangrijk. In de nasleep van het Samusocialschandaal heeft het parlement een klokkenluidersregeling uitgewerkt, al weet ik niet of de MIVB die heeft overgenomen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het is niet de bedoeling om iedereen constant te controleren, maar er zijn natuurlijk wel controlemechanismen ingebouwd, ook in de diensten waar die controle minder evident is, zoals bij de personeelsleden die in de stations verantwoordelijk zijn voor de terreinbezettingen. Die multimodale agenten krijgen taakopdrachten en moeten daarover verslag uitbrengen. De vraag is of die controlesystemen afdoende zijn.

(verder in het Frans)

Natuurlijk wil ik dat het onderzoek zo snel mogelijk afgerond is, maar het moet ook grondig gebeuren. Het zal dus zolang duren als nodig is.

Momenteel zijn er twee interne onderzoeken in gang gezet: één door de directie van de veiligheidsagenten en één door de personeelsdienst, de informaticadienst en de hiërarchie van de betrokken dienst. Daarnaast is er een gerechtelijke klacht ingediend. We zullen dus snel meer duidelijkheid hebben.

(verder in het Nederlands)

Het klokkenluidersstatuut waarnaar mevrouw Van Achter vraagt, overstijgt het probleem bij de MIVB, iets wat de heer Verstraete al opmerkte.

Ik wil zeker feedback vragen, want het is een relatief nieuw instrument. Bij de MIVB is de hiërarchische meerdere in principe het eerste aanspreekpunt. In 2019 was er een enquête over de

communication interne n'a d'ailleurs révélé aucun problème à ce propos.

En outre, plusieurs mécanismes offrent un espace pour aborder les sujets sensibles : conseillers sociaux, personnes de confiance, psychologues.

1161 *(poursuivant en français)*

J'ai l'impression qu'il s'agit surtout de remarques demandant que l'enquête soit menée rapidement et de manière approfondie. Je ne pense pas avoir érudé de questions. Dans le cas contraire, n'hésitez pas à me les rappeler.

1163 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je me permets d'insister sur le calendrier. Si la STIB n'est pas en mesure de mener une enquête correcte d'ici une dizaine de jours, il faudra envisager autre chose. Il est en effet essentiel de ne pas laisser les problèmes ou les preuves se dissoudre. Je souhaiterais que vous reveniez la semaine prochaine devant nous avec un calendrier. Pouvez-vous vous engager en tant que ministre quant à un délai ? Cela relève-t-il de vos prérogatives ou de celles du conseil d'administration ? Vous pouvez aussi mobiliser votre majorité au conseil d'administration pour exiger de la direction qu'un rapport soit fait dans les dix jours.

1163 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un comité de gestion est prévu cet après-midi et ce point est inscrit à l'ordre du jour.

- Les incidents sont clos.

1169 *(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

1173 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1173 **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,**

1173 **concernant "l'optimisation de la distribution urbaine de marchandises".**

1175 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- L'analyse des flux de mobilité de marchandises indique qu'environ 90 % du transport de marchandises est acheminé par la route. S'il est perçu comme le plus commode, ce type de transport provoque néanmoins embouteillages et pollution.

Pour limiter autant que possible ce phénomène, la Région a mis en place depuis 2014 des plans de livraisons d'entreprises (PLE).

interne communicatie en daaruit bleek dat er geen algemeen probleem is om zaken op die manier aan te kaarten.

Daarnaast zijn er nog sociale raadgevers, vertrouwenspersonen, preventiemedewerkers en is er dag en nacht ondersteuning voor het personeel en hun familie. Via die dienst kunnen zij in een andere context in contact gebracht worden met een psycholoog. Er zijn dus wel degelijk verschillende mechanismen die voldoende ruimte bieden om gevoelige onderwerpen aan te snijden.

(verder in het Frans)

Ik heb de indruk dat er vooral wordt gevraagd om snel en grondig onderzoek te verrichten.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik blijf hameren op de timing. Als de MIVB geen correct onderzoek kan uitvoeren binnen de tien dagen, moet er een andere oplossing worden gezocht. Kunt u als minister een deadline opleggen? Behoort dat tot uw bevoegdheid of tot die van de raad van bestuur? U zou ook uw meerderheid in de raad van bestuur kunnen aanwenden.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Deze namiddag is er een beheerscomité waarop dit punt zal worden besproken.*

- De incidenten zijn gesloten.

(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

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 optimalisering van de goederendistributie in de stad".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Uit onderzoek blijkt dat 90% van alle goederen over de weg wordt vervoerd. Wegtransport is gemakkelijk, maar veroorzaakt files en vervuiling.*

Ceux-ci ont notamment pour objectif de garantir à l'entreprise l'amélioration des approvisionnements et des enlèvements, la diminution des coûts relatifs aux gestions des commandes et aux livraisons et, enfin, la diminution des impacts négatifs des livraisons, tels que les émissions de CO₂, la congestion et l'insécurité routière.

La cellule marchandises de Bruxelles Mobilité coordonne les actions du plan stratégique et veille à conseiller les entreprises sur les infrastructures et les services mis à leur disposition (espaces de livraisons, centres de distribution urbaine, véhicules écologiques).

Bruxelles Mobilité nous indique que depuis 2014, une grande banque, une université et cinq petites et moyennes entreprises (PME) ont été accompagnées. Elle nous rappelle également qu'en 2017, le service public régional de Bruxelles (SPRB) a rejoint de projet européen BuyZET. Ce service vise à définir conjointement les modalités de modification des procédures de marchés publics, de manière à faciliter l'émergence d'une logistique urbaine durable.

La déclaration de politique générale (DPG) prévoit que, pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif régional est de réduire de 10 % les distances parcourues par la route pour les livraisons à l'horizon 2025.

Pour y parvenir, le plan régional de mobilité Good Move plaide pour :

- une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville ;
- un report modal de la route vers la voie d'eau et le rail ;
- la réalisation du dernier kilomètre à l'aide de véhicules plus respectueux de l'environnement ;
- la facilitation de la vie des livreurs.

Votre cabinet rappelait récemment qu'à Bruxelles, les camionnettes représenteraient 7 % du trafic, mais 18 % de la pollution. Une politique proactive est donc plus que jamais nécessaire. Nous le savons, des solutions existent. Les véhicules électriques permettent désormais d'émettre moins de pollution et de bruit. Par ailleurs, des programmes informatiques permettent d'améliorer et de grouper les tournées.

¹¹⁷⁷ L'occasion nous est donnée de faire le point sur ce dossier.

Quand et comment sera évalué le désormais vieillissant plan transport de marchandises ? Pouvez-vous déjà me communiquer les principales conclusions d'une première évaluation ? Un nouveau plan est-il en préparation ?

Le plan Good Move prévoyait que quinze entreprises seraient accompagnées en PLE en 2020. Cela a-t-il été le cas ? Quels sont les objectifs pour les prochaines années ? Combien d'entreprises

In 2014 voerde het gewest bedrijfsleveringsplannen in, met als doel vlottere leveringen en ophalingen, minder onkosten en minder negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit en de mobiliteit.

Brussel Mobiliteit coördineert de acties en adviseert de ondernemingen over de infrastructuur en de diensten die tot hun beschikking staan. Het agentschap begeleidde sinds 2014 een bank, een universiteit en vijf kmo's.

In 2017 sloot de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB) aan bij het Europese project BuyZET, dat werkt aan aangepaste aanbestedingsprocedures om tot een duurzame stadslogistiek te komen.

De regering wil tegen 2025 de leveringen via de weg met 10% verminderen. Daarom pleit ze in Good Move voor een optimalisering van de transportbewegingen in en naar de stad; voor een overstap naar vervoer via het water en het spoor; voor vervoer over de laatste kilometers met milieuvriendelijkere voertuigen; en voor betere werkomstandigheden voor de leveraars.

In Brussel maken bestelwagens 7% van het verkeer uit, maar ze zijn goed voor 18% van de vervuiling. De oplossingen voor dat probleem bestaan, want elektrische voertuigen stoten minder uit en maken minder lawaai. Bovendien kunnen leveringen via planningssoftware gegroepeerd worden.

Wanneer evalueert u het stilaan voorbijgestreefde plan voor goederenvervoer? Wat waren de conclusies na een eerste evaluatie? Werkt u aan een nieuw plan?

Volgens Good Move zouden vijftien ondernemingen in 2020 begeleiding krijgen via een bedrijfsleveringsplan. Is dat gebeurd? Wat zijn de doelstellingen voor de komende jaren? Hoeveel ondernemingen hebben een bedrijfsleveringsplan? Hoe groot zijn ze en in welke sector zijn ze actief?

bénéficient désormais d'un PLE ? Pouvez-vous ventiler votre réponse en distinguant les entreprises par taille et secteur d'activité ?

Au nombre de deux jusque-là, combien de centres de distribution urbaine (CDU) sont-ils désormais actifs à Bruxelles ?

Sur la base des enseignements du projet pilote LaMiLo (Last Mile Logistics), quel serait à terme le nombre idéal de CDU à Bruxelles ? Quels sont vos objectifs à l'horizon 2025 ?

Le plan Good Move fixe des objectifs en matière de consignes locales et d'optimisation des livraisons à l'échelle des quartiers. Que visez-vous exactement ? Il prévoit également de lancer des appels à projets pour la création d'espaces dédiés et de systèmes de consigne dans des immeubles et parkings. Deux devaient être lancés en 2020. Lesquels ? Qui sont vos partenaires ? Envisagez-vous d'autres partenariats ? En quoi est-ce différent de ce que bpost propose aux abords des grandes surfaces ?

Le plan Good Move précise que la mise en œuvre des réseaux poids lourds (PL) plus et poids lourds (PL) confort doit maintenir le trafic de marchandises sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules et d'autres modes. Comment avez-vous travaillé sur ce volet ?

Selon les dernières informations à votre disposition, quelle est la part modale actuelle de l'ensemble des livraisons sur le territoire régional ?

Les véhicules électriques étant silencieux, ils permettent d'effectuer des livraisons nocturnes sans déranger les habitants et d'éviter ainsi une congestion inutile de nos routes. Comment de telles livraisons pourraient-elles se développer ? Qu'avez-vous mis en place à ce sujet ?

Comment est organisée la sensibilisation au plan de déplacements d'entreprise (PDE) ? Quels moyens de communication sont utilisés pour informer ces entreprises ?

Le projet européen City Changer Cargo Bike (CCCB) estime que la moitié des livraisons en ville pourraient se faire par vélo-cargo. Par ailleurs, la coopérative urbike et l'asbl Remorquable seront financées pour lancer des actions de sensibilisation et de conseil auprès d'une soixantaine de petites et grandes entreprises et d'indépendants afin de les convaincre d'utiliser ces vélos-cargos. Quelle sera la forme du soutien régional ?

Quels ont été les résultats de l'expérience réalisée en 2017 avec BuyZET ? Ce processus d'achat groupé a-t-il été pérennisé ? Dans la négative, pourquoi ?

Hoeveel stedelijke distributiecentra zijn er in Brussel? Hoeveel moeten dat er idealiter zijn? Naar hoeveel centra streeft u tegen 2025?

Good Move bevat doelstellingen voor de optimalisering van leveringen op wijkniveau. Wat is precies uw doel? Er zouden in 2020 twee projectoproepen komen voor opslag in gebouwen en parkeergarages. Welke? Met wie werkt u samen? Overweegt u andere partnerschappen? Wat is het verschil met het aanbod van bpost in grote winkelcentra?

Nog volgens Good Move moeten goederen tot zo dicht mogelijk bij het lever- of overslagpunt over aangepaste wegen worden vervoerd. Hoe werkt u daarnaartoe?

Welk aandeel heeft elk vervoermiddel in het goederenvervoer in Brussel?

Met stille elektrische voertuigen zijn ook leveringen 's nachts mogelijk. Wat hebt u daarvoor al ondernomen?

Hoe verloopt de bewustmaking in het kader van de bedrijfsleveringsplannen? Hoe informeert u de bedrijven?

De helft van de leveringen in de stad kan per bakfiets. Enkele verenigingen krijgen financiering voor bewustmaking en begeleiding van kleine ondernemingen op dat vlak. Welke vorm neemt de geweststeun aan?

Wat waren de resultaten van de groepsaankoop die in 2017 samen met BuyZET werd georganiseerd? Is die procedure behouden? Zo niet, waarom niet?

¹¹⁷⁹ **M. le président.**- Votre liste de questions était particulièrement longue.

De voorzitter.- Dat was een lange lijst vragen, wellicht een nieuw record.

1179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme d'Ursel, dans le cadre d'une question orale vous me posez pas moins de 39 questions. Je vais essayer de répondre au plus grand nombre possible.

1179 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous invite à demander au gouvernement, au président du parlement et au Bureau élargi de faire preuve de beaucoup plus de souplesse et d'accepter davantage de demandes d'explications et d'interpellations. En effet, j'aurais souhaité aborder ce sujet sous la forme d'une interpellation car il en vaut la peine.

1179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Même dans le cadre d'une interpellation, fournir oralement des réponses à 39 questions qui contiennent beaucoup de statistiques est difficile. Compte tenu de mon temps de parole, je sais que je ne pourrai pas répondre à l'ensemble, ce qui est frustrant.

Comme partout en Europe, notre Région a vu le nombre de camionnettes de livraison fortement augmenter. Même si le transport de marchandises ne représente toujours que quelques pourcents du trafic en moyenne, surtout concentrés sur les axes de pénétration, il continue d'augmenter et est responsable d'une part très conséquente de certaines nuisances liées au trafic comme l'émission de polluants et le bruit.

L'évolution des chaînes logistiques et le développement de l'e-commerce ont transformé le secteur de la distribution où l'on observe que le nombre de véhicules de transport de marchandises augmente et que l'industrie se dirige de plus en plus vers des véhicules de petite taille : plus 33 % entre 2005 et 2015 pour les camionnettes, contre moins 5 % pour les camions.

Alors que le transport régulier est majoritairement planifié et organisé dans des véhicules bien remplis, le transport occasionnel, peu organisé, représente près de 45 % des livraisons et génère environ 80 % des trajets.

À Bruxelles, environ 90 % du transport de marchandises est acheminé par la route. Le canal est principalement utilisé pour le transport de matériaux de construction et de produits pétroliers. Promouvoir l'usage de la voie d'eau et du rail pour les transports lourds ou de longue distance et des vélos-cargos pour de plus courtes distances est donc essentiel.

1185 La stratégie et les actions principales du plan transport de marchandises ont été reprises dans la stratégie et les actions du plan Good Move. Une lecture thématique du plan régional de mobilité axée sur les marchandises est en cours de réalisation, afin de pouvoir suivre et évaluer plus spécifiquement les avancées sur la thématique marchandise.

Concernant les consignes locales et afin d'optimiser les livraisons à l'échelle des quartiers, l'objectif est de favoriser le mode de transport générant le moins de nuisance.

C'est l'un des objectifs du projet Cairgo Bike qui vise à stimuler fortement l'utilisation du vélo cargo par les professionnels pour

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U stelt mij in het kader van een mondelinge vraag 39 vragen. Ik tracht er zo veel mogelijk te beantwoorden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De regering, de voorzitter en het Uitgebreid Bureau moeten meer vragen om uitleg en interpellaties aanvaarden. Ik had dit liever in het kader van een interpellatie besproken.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zelfs in het kader van een interpellatie is dit veel. Het is frustrerend dat ik onvoldoende spreektijd heb om alle vragen te beantwoorden.*

Door de evolutie van de logistieke ketens en de ontwikkeling van de online handel nam het aantal bestelwagens in Brussel sterk toe. Dat veroorzaakt hinder, waaronder de uitstoot van vervuilende stoffen en lawaai. Het goederentransport blijft overigens groeien.

Regelmatische transporten worden doorgaans gepland en verlopen met goed gevulde voertuigen. Het occasionele, weinig georganiseerde vervoer is echter goed voor 45% van de leveringen en ongeveer 80% van de ritten.

In Brussel verloopt ongeveer 90% van het goederenvervoer over de weg. Het kanaal wordt gebruikt voor het transport van bouwmaterialen en olieproducten. Zwaar vervoer en vervoer over lange afstanden via het water en vervoer over korte afstanden met bakfietsen moeten worden gepromoot.

De strategie en de acties voor het goederenvervoer zijn in Good Move opgenomen en worden aangepast om zo goed mogelijk op de evolutie van het goederenvervoer te kunnen inspelen.

Om de leveringen op wijkniveau te optimaliseren, wil ik het gebruik van vervoermiddelen die weinig hinder veroorzaken, stimuleren. Daarbij kunnen onder andere bakfietsen bestelwagens vervangen. Brussel Mobiliteit bestudeert samen met de fietskoeriers welke ondersteuningsmaatregelen mogelijk zijn. Het gewest besliste in dat kader eerder al om het gebruik van grotere fietsaanhangwagens toe te laten.

leurs interventions ou leurs livraisons en remplacement de leur camionnette. Dans cette optique, Bruxelles Mobilité collabore également avec les différents coursiers à vélo afin d'identifier les moyens de soutien. Raison pour laquelle la Région a par exemple autorisé, avant les deux autres Régions, l'utilisation de remorques vélo plus larges permettant de crédibiliser le vélo comme mode de livraison.

Le projet Cairgo Bike, grâce auquel urbike et Remorquable sont financés, vise à faire du vélo-cargo une alternative crédible à la voiture et à la camionnette pour améliorer la qualité de l'air. Il s'agit donc concrètement de mettre les gens en selle. Pour le public professionnel, les trajets effectués en vélo-cargo sont donc des livraisons ou des interventions, c'est-à-dire un flux de l'entreprise vers son client.

Les plans de livraison d'entreprises en revanche ont pour objectif d'optimiser les commandes passées par les professionnels, c'est-à-dire les flux venant jusqu'à ces entreprises. Ces plans de livraison doivent impliquer étroitement le département achat d'une entreprise pour que les commandes soient menées à bien, ce qui n'est pas le cas pour l'accompagnement offert dans le cadre de Cairgo Bike. Les deux projets sont donc complémentaires et peuvent être menés l'un sans l'autre.

¹¹⁸⁷ Les consignes sont des systèmes automatisés de récupération de colis tels que le réseau Cubee ou dédiés à un immeuble, qui limitent donc le nombre de livraisons en centralisant le dépôt à un seul endroit. Bruxelles Mobilité est associée à l'appel à projets Local & Together à destination des noyaux commerçants, lancé par Bruxelles Économie et emploi (BEE).

Nous avons en effet l'ambition de maintenir le trafic des poids lourds sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement. Les actions relatives à la ville 30 et à l'apaisement des quartiers sont pensées en ce sens. À ce stade, les démarches entreprises consistent à aider les acteurs privés à se positionner sur les différents projets et plans de circulation.

En parallèle, les enjeux sont identifiés afin de mieux tenir compte des besoins de la logistique urbaine dans les documents réglementaires, notamment ceux relatifs à l'affectation du sol, comme le plan régional d'affectation du sol (PRAS) et les plans d'aménagement directeurs (PAD).

S'agissant des parts modales, les chiffres relatifs au transport de marchandises sont repris dans le cahier 4 de l'Observatoire de la mobilité, disponible sur internet.

Les livraisons par véhicule électrique offrent de nombreux avantages, dont la réduction du bruit. Toutefois, le bruit d'un véhicule n'est pas le seul élément qui détermine si une livraison peut avoir lieu la nuit. Il faut en effet que le commerce dispose d'un sas ou d'un autre moyen pour laisser entrer le livreur, sans pour autant qu'il ait accès à l'ensemble du magasin, cela pour des raisons de sécurité. En règle générale, seuls les grands magasins disposent de ce type d'infrastructure. Or ces derniers

Het project Cairgo Bike wil van de bakfiets een geloofwaardig alternatief voor de auto en de bestelwagen maken, van de onderneming naar de klant. Dit zal de luchtkwaliteit ten goede komen.

Het doel van de bedrijfsleveringsplannen is dan weer om de bestellingen van de ondernemers zelf te optimaliseren. De dienst aankopen van een bedrijf moet nauw bij het plan betrokken zijn. Het gaat dus om twee afzonderlijke, elkaar aanvullende projecten.

Een centraal opslagsysteem voor pakjes maakt het mogelijk het aantal leveringen te beperken. Brussel Mobiliteit is betrokken bij de projectoproep Local & Together voor de handelskernen van Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW).

Ik wil inderdaad het zware vrachtverkeer zo lang mogelijk op aangepaste wegen houden. De stad 30 en de verkeersluwe wijken passen daar in. Momenteel ondersteun ik vooral privéspelers in hun aanpassingen aan de verschillende projecten en circulatieplannen.

Tegelijkertijd wil ik in het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) en in de richtplannen van aanleg zo veel mogelijk rekening houden met de behoeften inzake stadslogistiek.

Cijfers over het goederenvervoer vindt u in het vierde katern van het Observatorium van de Mobiliteit, dat beschikbaar is op het internet.

Elektrische voertuigen zijn stiller, maar lawaaihinder is niet de enige reden waarom leveringen niet 's nachts gebeuren. Zo speelt ook de veiligheid een rol. Bovendien genereert niet alleen de motor lawaai, maar ook het gedrag van de bestuurder en het lossen zelf, al bestaan ook daar oplossingen voor. Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel starten een studie naar plaatsen waar leveringen 's nachts mogelijk zijn zonder de omwonenden te storen.

sont généralement livrés par des semi-remorques pour lesquels très peu de modèles électriques existent.

Par ailleurs, d'autres éléments peuvent générer du bruit, comme le comportement du chauffeur (radio, voix, porte qui claque...) et le déchargement (transpalette et hayon, essentiellement). Là aussi, des solutions existent. Bruxelles Mobilité lancera une étude en collaboration avec Bruxelles Environnement afin d'analyser, pour les grands magasins, les différentes situations (véhicule, infrastructure, matériel, formation du chauffeur, etc.). L'objectif est d'inventorier les lieux où une livraison de nuit ne génère pas de nuisance pour les riverains, ceux où cela pourrait être le cas moyennant adaptation, et ceux où il serait possible de livrer sans gêner les riverains, mais où les normes de bruit posent problème.

1189 Concernant les centres de distribution urbains, CityDepot, qui avait été lancé à Bruxelles avec le soutien de Bruxelles Mobilité dans le cadre du projet européen LaMiLo, s'est étendu en Belgique. D'autres entreprises sont actives sur le créneau du dernier kilomètre (last mile) groupé, c'est notamment le cas de SUMY (Sustainable Urban Logistics & Mobility, spécialisé dans les produits frais) et de plusieurs coursiers à vélo tels que Dioxyde de Gambettes, Cargo Velo et urbike. À ma connaissance, bon nombre d'entreprises sont en train de lancer des activités de livraisons à vélo, mais ce n'est pas mon rôle de communiquer leurs plans ici.

1193 Pour ce qui concerne les avantages octroyés aux utilisateurs des centres de distribution urbaine (CDU), des réflexions ont démontré qu'il est essentiel d'octroyer des avantages sur la base d'éléments objectifs et atteignables par toutes les entreprises désirant s'en donner les moyens.

Les CDU répondent au critère de groupage, et donc d'efficacité, des livraisons, mais ne disent rien des véhicules utilisés ou de la sécurité routière. C'est pour cette raison que le plan Good Move prévoit de mettre en œuvre un système de labellisation, qui permettrait d'octroyer certains avantages aux entreprises labellisées et de promouvoir un ensemble de bonnes pratiques. Ce système a été mis en place au Royaume-Uni, avec de bons résultats.

Pour le reste, je vous invite à me poser de nouvelles questions.

1195 **M. le président.-** Les demandes d'éléments factuels et chiffrés devraient être soumises de préférence au moyen de questions écrites.

1197 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** Je ne pense pas qu'il soit très compliqué de fournir les statistiques relatives aux parts modales des livraisons à Bruxelles.

Je trouve que nous parlons de ce sujet de manière un peu désordonnée. Je le regrette, mais c'est le système qui le veut. Il y a quelque temps, notre commission a parlé du transport

CityDepot, dat stedelijke distributiecentra uitbaat en dat in Brussel met de steun van Brussel Mobiliteit is gestart, bereidt uit in heel België. Daarnaast zijn er ondernemingen actief in leveringen over de laatste kilometer, waaronder meerdere fietskoerierbedrijven.

Uit onderzoek blijkt dat men voordelen voor stedelijke distributiecentra moet bieden op basis van objectieve doelstellingen die haalbaar zijn voor alle ondernemingen die er gebruik van willen maken.

Dankzij de distributiecentra kunnen de leveringen gegroepeerd en dus vlotter verlopen. Ze hebben echter geen invloed op het type voertuig of de verkeersveiligheid. Daarom komt er een label dat ondernemingen het recht geeft op voordelen en dat goede praktijken moet stimuleren.

De voorzitter.- Vragen over feiten en cijfers dient u bij voorkeur schriftelijk in.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het is niet zo ingewikkeld om gegevens te delen over het aandeel van elk vervoermiddel in het goederenvervoer. Onlangs werd in deze commissie gedebatteerd over goederenvervoer via het water en het spoor. Het is dus zinnig om dieper in te gaan op de levering van goederen.*

Brussel beschikt over een uitstekend algemeen goederenvervoerplan. Als het plan is bijgewerkt, moet er grondig

des marchandises par voie d'eau, puis par le rail. Il serait donc intéressant de mener un débat plus approfondi sur les livraisons.

Il est souvent question des vélos-cargos, qui constituent votre cœur de cible, Mme la ministre. De manière globale, nous disposons cependant d'un plan marchandises très bien construit. Vous dites qu'il est en cours d'actualisation. Il serait bon d'en débattre sérieusement dès qu'il sera finalisé, car le plan Good Move ne traite, semble-t-il, pas de la problématique de ce que vous appelez le transport occasionnel, qui représente à l'heure actuelle la plus grosse part des livraisons. Or, il participe à l'engorgement de nos routes et de nombreuses solutions permettraient de l'optimiser.

Pourriez-vous me transmettre vos huit pages de réponses ? Cela m'évitera de revenir avec les mêmes questions dans trois mois et nous permettra de vous soumettre des propositions pour avancer.

Je vois que vous n'êtes pas opposée à l'idée d'avoir des camions électriques, ce qui est plutôt une bonne nouvelle. Nous y reviendrons la semaine prochaine.

¹²⁰¹ **M. le président.**- Afin d'éviter les disparités dans les niveaux d'information de chacun, tous les membres de la commission devraient recevoir les informations complémentaires éventuelles de la ministre, en passant par le secrétaire de la commission.

¹²⁰³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai expliqué, au niveau de l'organisation du travail, nous essayons, par exemple, de regrouper les achats et les dépôts, d'étudier les trajets et les véhicules utilisés - si possible électriques -, la diminution du nombre de livraisons, etc.

Je suggère que vous précisiez les éléments sur lesquels vous souhaitez encore des réponses dans une question écrite.

¹²⁰⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous demande simplement de transmettre les huit pages que vous avez devant vous.

¹²⁰⁵ **M. le président.**- Mme d'Ursel, vous pouvez inviter quelqu'un à faire quelque chose, mais le règlement ne prévoit pas d'autre droit que celui de poser une question écrite.

- *L'incident est clos.*

²¹⁰¹ *(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

²¹⁰⁷ **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

²¹⁰⁷ **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,**

over gepraat worden. Good Move vermeldt immers niets over gelegenheidsvervoer, terwijl dat net goed is voor de meeste leveringen en onze wegen dus doet dichtslibben. Er zijn allerlei oplossingen denkbaar.

Stuurt u mij uw acht pagina's met antwoorden door? Zo vermijden we herhaling en kunnen we u voorstellen doen om schot in de zaak te brengen.

Het is goed dat u niet gekant lijkt tegen de elektrische vrachtwagens. Volgende week kom ik daarop terug.

De voorzitter.- Om te vermijden dat sommigen ruimer geïnformeerd zijn dan anderen, zou de commissiesecretaris eventuele aanvullingen van de minister naar alle commissieleden moeten sturen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We proberen aankopen en depots te groeperen, we bestuderen trajecten, streven naar elektrische voertuigen en minder leveringen. Voor meer informatie kunt u een schriftelijke vraag indienen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik vraag u enkel om die acht pagina's die voor u liggen, door te sturen.*

De voorzitter.- U kunt dat vragen aan de minister, maar in het reglement staat enkel uw recht om een schriftelijke vraag in te dienen.

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

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,

2107 **concernant "le renforcement de l'offre de la SNCB en Région bruxelloise et en particulier dans le sud de Bruxelles".**

2109 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 10 novembre 2020, je vous interrogeais sur le nouveau plan de transport de la SNCB. Ce fut l'occasion de faire le point sur la collaboration entre le gouvernement fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale à ce sujet.

Dans son accord de majorité, le gouvernement fédéral fait de l'extension de la capacité du transport des personnes une priorité, via le réseau express régional (RER), le projet Angelic (Anvers, Gand, Liège, Charleroi) et l'amélioration des liaisons transfrontalières et des connexions entre les gares bruxelloises, en particulier la jonction Nord-Midi.

En ce début du mois de janvier 2021, le ministre fédéral de la mobilité, M. Gilkinet, a réaffirmé sa forte ambition pour le rail. Il faut, selon lui, renforcer le réseau là où c'est nécessaire et, en l'occurrence, dans notre Région. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Rappelons toutefois que l'impulsion a été donnée par le précédent gouvernement fédéral, en particulier son ministre de la mobilité M. Bellot, du groupe MR.

Comme je l'ai déjà exprimé dans cette commission, je suis une grande utilisatrice du réseau S. Cela me permet de me rendre compte de la sous-utilisation des chemins de fer à l'intérieur de la Région bruxelloise, qui représente pourtant une solution au désengorgement de Bruxelles. Le réseau S offre douze lignes suburbaines desservant Bruxelles et sa périphérie, soit 144 gares et plus de 700 trains par jour.

La mobilité est un enjeu essentiel en Région de Bruxelles-Capitale. À Uccle, par exemple, la commune où je vis, la décongestion passe notamment par les cinq gares se situant sur le territoire, à savoir Moensberg, Saint-Job, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle et Vivier d'Oie. On peut y ajouter, juste à la frontière avec Uccle, la gare de Linkebeek. Le bon fonctionnement de ce réseau nécessite une bonne intermodalité, et donc une collaboration entre la commune et la STIB, le TEC et De Lijn, etc.

Dans ses déclarations, le ministre fédéral M. Gilkinet évoquait notamment le renforcement des lignes de contournement de Bruxelles par l'ajout de trains, la création de nouvelles lignes et tronçons et le désengorgement de la jonction Nord-Midi. D'autres solutions de mobilité complémentaires existent, par exemple à Uccle, au niveau de la gare de Saint-Job, où le rail peut être renforcé par une meilleure gestion et une meilleure intermodalité.

2111 La collaboration entre la SNCB et la STIB est essentielle pour un développement cohérent de l'intermodalité.

Depuis ma question de novembre 2020, quelles ont été les collaborations entre la SNCB et la STIB ?

betreffende "de uitbreiding van het aanbod van de NMBS in het Brussels Gewest, in het bijzonder in het zuiden van Brussel".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De nieuwe federale regering wil het aanbod van het personenvervoer bij de NMBS uitbreiden door middel van het gewestelijk expresnet (GEN), het Angelicproject, betere grensoverschrijdende verbindingen en verbindingen tussen de Brusselse stations, in het bijzonder op de Noord-Zuidverbinding.*

Zelf ben ik een enthousiaste gebruiker van het voorstadsnet (S-net), dat met zijn 12 lijnen in de Brusselse rand 144 stations met meer dan 700 treinen per dag. Dat maakt me eens te meer bewust van de onderbenutting van de spoorwegen binnen het Brussels Gewest zelf, die nochtans het fileprobleem mee zouden kunnen oplossen. Voor de optimale benutting van dit netwerk is een goede samenwerking nodig met de andere openbaarvervoermaatschappijen.

In november 2020 stelde ik u al een vraag over de samenwerking tussen de NMBS en de MIVB. Wat is er op dat vlak ondertussen gebeurd?

Des contacts ont-ils eu lieu entre votre cabinet et celui du ministre fédéral de la mobilité au sujet de ses différentes annonces concernant le RER et, d'un point de vue plus général, la mobilité ferroviaire en Région bruxelloise ?

Quels sont les conséquences et les avantages de ces annonces pour les Bruxellois ?

Quelles collaborations sont-elles prévues entre la STIB et la SNCB pour un développement cohérent de l'intermodalité à Bruxelles ?

Au niveau de la gare de Saint-Job à Uccle, quelle sera la contribution de la STIB à une meilleure intermodalité ?

Qu'est-ce qui est et sera mis en œuvre par la STIB dans le sud de Bruxelles pour une meilleure intermodalité avec les services de la SNCB ?

Quelles sont les collaborations entre la Région bruxelloise et les opérateurs de véhicules en libre-service intégral aux abords de ces gares ?

Enfin, le comité de pilotage du RER réunit les cinq sociétés de transport, à savoir la SNCB, Infrabel, De Lijn, le TEC et la STIB, et les quatre ministères, régionaux et fédéral, de la mobilité. Il a balisé les priorités et, surtout, fixé un objectif de réussite clair au début du mois de janvier 2021. Quelles sont les grandes priorités de ce comité ? Quel est le calendrier des réalisations et celui des objectifs pour 2021 ?

²¹¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le résultat de la collaboration entre la SNCB et la STIB est la mise en œuvre de l'intégration tarifaire, déjà expliquée dans cette commission. La STIB travaille de manière générale à l'amélioration de l'intégration de ses services avec les autres opérateurs.

Par ailleurs, des contacts politiques sont noués entre les niveaux régional et fédéral, avec le précédent ministre fédéral de la mobilité, mais aussi l'actuel, dans le cadre des réunions de la conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications. Les enjeux liés au déploiement de l'offre ferroviaire RER y sont abordés.

Toutefois, les contacts structurels et opérationnels ont davantage lieu au sein du comité de pilotage du RER, qui rassemble les représentants des quatre opérateurs, des quatre administrations de la mobilité et des quatre ministres de la mobilité. Les travaux de ce comité ont été interrompus une partie de l'année dernière en raison de la crise sanitaire et du changement de gouvernement fédéral, mais les réunions ont repris en ce début d'année 2021.

Le renfort de l'offre ferroviaire dans la Région bruxelloise va dans le bon sens, même s'il pourrait être accéléré vu son potentiel. Dans des communes comme Uccle, le train représente une offre de transport public très performante, complémentaire à celle de

Hebt u contact gehad met de nieuwe federale minister van Mobiliteit over zijn plannen met het GEN en met het spoorverkeer in het Brussels Gewest in het algemeen?

Hoe zal de MIVB bijdragen tot een betere intermodaliteit in het zuiden van het gewest, bijvoorbeeld aan het station Sint-Job in Ukkel?

Op welke manier zullen het Brussels Gewest en freefloatingoperatoren samenwerken in de buurt van de stations?

Welke speerpunten en doelstellingen heeft het stuurcomité van het GEN, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de vijf vervoermaatschappijen en de vier bevoegde ministers van Mobiliteit, vastgelegd voor 2021? Wat is het tijdpad hiervoor?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De samenwerking tussen de NMBS en de MIVB heeft tot doel de integratie van de tarieven en de diensten uit te voeren. In de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie komt het spoorwegaanbod in het kader van het gewestelijk expresnet aan bod.*

De structurele contacten vinden echter vooral plaats in het stuurcomité van het GEN, waarin de vier operatoren, de vier administraties en de vier ministers van Mobiliteit vertegenwoordigd zijn. Door de coronacrisis en de federale regeringsvorming heeft het comité een tijdje stilgelegen, maar sinds begin 2021 is het weer actief.

Het spoorwegaanbod wordt uitgebreid in het Brussels Gewest en in sommige gemeenten heeft de trein al een heel performant aanbod. De communicatie daarover kan echter beter.

Aan het station Sint-Job in Ukkel heeft de MIVB een buslijn ingelegd (lijn 37) en over de sporen komt er binnenkort een nieuwe brug.

la STIB. Cependant, comme vous le soulignez, il est nécessaire de renforcer la communication sur le rail dans la Région.

Concernant les transports en commun vers Uccle, j'ai récemment répondu à une question sur l'offre existante. Je vous invite dès lors à consulter les précédentes réponses apportées à ce sujet.

Quant à la gare de Saint-Job, la STIB a créé une ligne de bus supplémentaire en 2019 - la ligne 37 -, qui a permis d'accroître le rayonnement des destinations accessibles depuis cette gare. De plus, le pont surplombant la gare sera prochainement reconstruit, ce qui aura pour effet d'améliorer encore davantage l'intermodalité entre le train et les lignes de la STIB.

Enfin, outre l'amélioration physique de l'intermodalité, un report modal vers les transports publics via une combinaison de la SNCB et de la STIB se fera d'autant plus volontairement que les lignes de surface pourront fonctionner dans de bonnes conditions.

²¹¹⁵ Il est donc impératif de soutenir les projets d'amélioration du fonctionnement des lignes de surface, et notamment la ligne de tram 92 et la ligne de bus 60, désignées comme des lignes à améliorer en priorité.

À Uccle, la mise en œuvre du plan bus permettra de revoir la desserte des gares d'Uccle-Calevoet, de Linkebeek et de Vivier d'Oie. D'une façon générale, le plan bus contribuera à renforcer le maillage du réseau STIB et permettra la desserte d'une dizaine de points d'arrêts supplémentaires au sud de Bruxelles.

L'attractivité résultant de la combinaison des deux offres sera également renforcée par le développement de l'offre de la SNCB. Concernant le sud de la Région, on peut citer notamment :

- l'ouverture de l'arrêt à Anderlecht fin 2020, desservi par la relation S3, dont la fréquence devrait être doublée en 2021 ;

- l'établissement d'un pôle d'échanges à Moensberg, entre les lignes 124 et 66 de la SNCB, de la STIB et de De Lijn ;

- des investissements dans la gare de Saint-Job sur la période 2022-2024, notamment au niveau des quais et de l'accessibilité ;

- enfin, la SNCB prévoit toujours une restructuration des lignes 124 et 161, avec une augmentation des fréquences pour atteindre quatre trains par heure dans chaque sens aux heures de pointe, un objectif important à atteindre progressivement.

Bruxelles Mobilité entretient un dialogue régulier avec les différents opérateurs de mobilité partagée. Lors de l'exploration des possibilités de création de zones privilégiées pour le stationnement des véhicules de cyclopartage en flotte libre, une concertation et une coordination ont eu lieu entre Bruxelles Mobilité, le SPF Mobilité, la SNCB, la STIB, De Lijn, le TEC et les opérateurs de cyclopartage pour la création de zones de dépôt à proximité des pôles d'échanges intermodaux.

Reizigers zullen pas overstappen op het openbaar vervoer als ook de bovengrondse lijnen goed functioneren. Tram 92 en bus 60 zullen daarom prioritair worden aangepakt.

Volgens het Busplan wordt de bediening van de stations in Ukkel en Linkebeek verbeterd. In het algemeen draagt het plan bij aan een verfijning van het MIVB-net en komen er zo een tiental haltes bij in het zuiden van het gewest.

Ook de ontwikkeling van het NMBS-aanbod zal het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Voor het zuiden, betekent dat:

- de opening van een halte in Anderlecht, die bediend wordt door lijn S3, waarvan de frequentie zal verdubbelen in 2021;

- de vestiging van een uitwisselingspunt in het station Moensberg, tussen spoorlijn 124 en buslijn 66 van de NMBS, de MIVB en De Lijn;

- de werken aan het perron van het station Sint-Job;

- een herstructurering van spoorlijnen 124 en 161 met een beoogde frequentie van vier treinen per uur tijdens de piekuren.

Brussel Mobiliteit overlegt regelmatig met alle operatoren van de deelmobiliteit. Het heeft ook met de openbare vervoersmaatschappijen en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit overlegd over de inrichting van stalplaatsen voor deelfietsen in de buurt van belangrijke stations. De meeste daarvan zijn sinds november 2020 operationeel en de efficiëntie ervan wordt nu geëvalueerd, met het oog op een eventuele uitbreiding van het systeem.

Het overleg met de sector van de deelmobiliteit gaat nu vooral over het systeem van mobility as a service (MaaS).

La plupart de ces emplacements ont été mis en œuvre en novembre 2020 et une analyse chiffrée de l'efficacité de ces emplacements est en cours afin d'évaluer la pertinence d'un réseau plus dense de ce type d'infrastructure.

La concertation avec les opérateurs de mobilité partagée se poursuit pour la mise en œuvre du système de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS), qui pourrait permettre le développement de la mobilité combinée. Le MaaS sera à la fois numérique, mais également physique, avec la mise en œuvre de plates-formes de mobilité.

²¹¹⁷ Le comité de pilotage du RER qui s'est réuni récemment a été l'occasion de coordonner les acteurs sur la mise en place de l'intégration tarifaire.

Concernant les objectifs, le cabinet fédéral a pu rappeler l'accord du gouvernement fédéral sur les objectifs en matière ferroviaire. Le ministre a ainsi la volonté d'avancer sur différents aspects du RER : l'infrastructure, l'offre, l'accueil en gare et la tarification.

Pour ce qui est de l'infrastructure, il est prévu que les chantiers fassent l'objet d'un suivi rapproché, avec la volonté d'accélérer le rythme lorsque cela sera possible. Les avancées doivent amener des concrétisations réelles pour les voyageurs.

L'offre S doit être progressivement élargie, l'objectif restant de parvenir à faire circuler quatre trains par heure dans chaque sens en heure de pointe sur chaque liaison.

En ce qui concerne l'accueil, vu les chantiers en cours ou prévus dans de nombreuses gares, l'objectif est de phaser les priorités de manière à apporter le plus rapidement possible une évolution significative pour les citoyens.

Enfin, au niveau de la tarification, l'objectif est d'élargir la zone qui a déjà été définie.

Le représentant de mon cabinet a fait part de sa satisfaction sur les objectifs présentés et les ambitions affichées au niveau fédéral. Il a insisté sur l'enjeu de la valorisation de l'offre et de l'accueil existant envers une population qui reste, en moyenne, insuffisamment informée.

La déclinaison de ces objectifs généraux en objectifs opérationnels, de même que le calendrier prévu pour cette année, feront l'objet des réunions suivantes, qui devront également préciser le programme des différents groupes de travail.

²¹¹⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'ai eu l'occasion d'interroger votre collègue échevin à la commune d'Uccle le mois dernier à cet égard. J'ai donc reçu une réponse assez complète à propos de ce dossier.

Je souhaite revenir avec vous sur la ligne de train S7, qui passe par les gares de Saint-Job, Vivier d'Oie et Boondael et qui est la seule à desservir les gares d'Arcades, Delta et Merode. Sa fréquence actuelle est d'un passage par heure. Lors

De nieuwe federale minister wil vooruitgang boeken in verschillende elementen van het GEN: de infrastructuur, het aanbod, het onthaal in de stations en de tarieven. Er moeten sneller concrete verbeteringen komen voor de reizigers. Het doel blijft dat er op de S-lijnen tijdens de spitsuren vier treinen per uur rijden in beide richtingen en dat de tariefzone uitgebreid wordt.

Mijn kabinet verheugt zich over de federale ambities. Het aanbod moet ook beter bekend gemaakt worden bij het publiek, dat doorgaans onvoldoende op de hoogte is. De ambities omzetten in operationele doelstellingen en een tijdschema zal gebeuren tijdens de volgende vergaderingen van het stuurcomité.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Vorige maand heb ik de bevoegde schepen in Ukkel hierover vragen gesteld. Ik heb dus een goed overzicht.*

De stations Arcaden, Delta en Merode worden maar één keer per uur bediend, door spoorverbinding S7. Het vervoersplan van de NMBS zou dat aantal verdubbelen, waardoor er meteen ook

de l'élaboration du plan de transport de la SNCB, celle-ci envisageait de doubler la fréquence de passage. Par conséquent, les gares de Saint-Job, Vivier d'Oie et Boondaal auraient bénéficié de six trains par heure tandis que les gares d'Arcades, Delta et Merode auraient bénéficié de deux passages par heure.

Cette option n'a malheureusement pas été retenue par la SNCB. Avez-vous eu des contacts avec cette dernière pour accroître la fréquence sur la ligne S7 ? À tout le moins, est-il possible de relayer cette demande auprès de votre collègue au gouvernement fédéral ?

Enfin, les collaborations avec tous les opérateurs sont essentielles. C'est la raison pour laquelle il faut sans cesse renforcer les synergies. Je compte sur vous pour poursuivre dans cette voie. Nous suivons les différents projets avec attention et vous demandons de veiller à maintenir une bonne accessibilité et une bonne fluidité au sud de Bruxelles. Nous avons vraiment besoin d'une offre de transports en commun efficace et rapide, qu'il s'agisse du train, du métro, du tram ou du bus, afin de désengorger l'une des principales entrées de Bruxelles.

2121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme pour toutes les lignes S, nous souhaitons proposer, le plus rapidement possible, quatre trains par heure dans les deux sens en heure de pointe. Je ne manquerai pas de relayer votre demande relative à un soutien local.

- *L'incident est clos.*

2125 **QUESTION ORALE DE MME HILDE SABBE**

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 **concernant "la politique en matière de cartes de stationnement pour visiteurs".**

2127 **Mme Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a) (en néerlandais).**- *La commune de Schaerbeek a décidé que chaque ménage pourrait demander dix tickets de stationnement permettant à leurs visiteurs de se garer gratuitement.*

Le plan régional de politique du stationnement (PRPS) vise à harmoniser et à simplifier le plus possible les règles communales de stationnement. C'est un des outils les plus efficaces pour orienter les choix de mobilité.

Avez-vous été informée de la décision de la commune de Schaerbeek ? Est-elle conforme au PRPS et à la vision du gouvernement ? Quelles sont les règles de stationnement pour les visiteurs ? Développez-vous une politique régionale afin d'harmoniser les différentes réglementations ? La Région ou les communes envisageraient-elles de fournir des titres de transport

zes treinen per uur zouden stoppen aan de stations Sint-Job, Diersdelle en Boondaal.

Helaas heeft de NMBS deze optie niet in de praktijk gebracht. Overlegt u met de NMBS om meer treinen te laten rijden op lijn S7? Kunt u de vraag desnoods overmaken aan uw federale ambtsgeenoot?

Het is cruciaal dat alle aanbieders de krachten bundelen. Het zuiden van Brussel verdient daarbij bijzondere aandacht.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tijdens de spits willen we zo snel mogelijk vier treinen per uur laten rijden in beide richtingen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW HILDE SABBE

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

betreffende "het beleid rond parkeerkaarten voor bezoekers".

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-sp.a).- Als tegemoetkoming aan de bewoners die het parkeren in de gemeente duurder zagen worden, besliste de gemeente Schaerbeek dat elk gezin tien gratis parkeerkaarten voor bezoekers mag aanvragen. Ook in sommige andere Brusselse gemeenten bestaan tijdelijke parkeerkaarten voor bezoekers. Meestal moet daar wel voor worden betaald, bijvoorbeeld 5 euro per dag.

Het gewestelijk parkeerbeleid heeft als doel om vanuit het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan een algemeen kader te scheppen en de gemeentelijke parkeerregels zo veel mogelijk te harmoniseren en te vereenvoudigen. Tegelijk is het parkeerbeleid een van de krachtigste instrumenten om de mobiliteitskeuzes te sturen.

Hebt u kennisgenomen van de beslissing van de gemeente Schaerbeek? Strookt die met het parkeerplan en de

gratuits ou d'offrir l'accès à des boxes à vélos aux visiteurs qui ne souhaitent pas recourir à leur véhicule ?

2129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Je vous invite à interpeller la commune de Schaerbeek sur les motivations de la décision qu'elle a prise.*

L'introduction du stationnement payant généralisé est en effet incluse dans le plan Good Move. L'objectif est d'encourager le stationnement ailleurs que dans la rue afin de libérer l'espace pour d'autres activités.

Dans les dix communes qui ont délégué la gestion du stationnement à parking.brussels, des cartes de visiteurs sont vendues selon des règles et des tarifs qui diffèrent d'une commune à l'autre. Les informations sont disponibles sur le site web de l'agence.

Je préférerais moi aussi que les modalités soient harmonisées. La première version de l'ordonnance est un premier pas important en ce sens.

L'ordonnance sur la politique du stationnement confie onze missions spécifiques à parking.brussels, qui s'inscrivent dans le PRPS. L'agence et les communes travaillent en bonne entente, dans le respect de l'autonomie communale.

2131 *La politique de mobilité bruxelloise concerne également les visiteurs. Pendant le confinement, le gouvernement a pris plusieurs mesures pour les encourager à se déplacer autrement qu'en voiture. Par exemple, en 2020, l'abonnement Villo a été gratuit pendant six mois, de même que les parkings de transit.*

mobilitévisie van de regering? Hebt u zicht op de verschillende parkeerregelingen voor bezoekers in de Brusselse gemeenten? Welke regelingen zijn vandaag van kracht? Ontwikkelt u een gewestelijk beleid om de verschillende regelingen op elkaar af te stemmen, door bijvoorbeeld de gemeenten samen te brengen of good practices te verspreiden? Kunnen het gewest of de gemeenten op een soortgelijke manier tegemoetkomen aan bezoekers die ervoor kiezen het openbaar vervoer of de fiets te nemen om Brusselse gezinnen te bezoeken, bijvoorbeeld door hun een aantal gratis kaartjes voor het openbaar vervoer te geven of beveiligde fietsstallingen gratis toegankelijk te maken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het gaat hier uiteraard om een beslissing van de gemeente Schaerbeek. Die is op een gegeven moment overgegaan op een veralgemeend betalend parkeren. Als flankerende maatregel daarbij en als reactie op een aantal verzuchtingen, heeft de gemeente dan deze maatregel ingevoerd. Ik nodig u uit om over die motivatie de gemeente zelf te interpellieren.

De invoering van het veralgemeend betalend parkeren, past inderdaad binnen het plan Good Move. Het doel is om vooral het parkeren elders dan op straat te stimuleren, zodat er daar meer plaats vrijkomt voor andere zaken.

In de tien gemeenten die het beheer van hun parkeerplaatsen aan parking.brussels hebben gedelegeerd, worden bezoekerskaarten verkocht, volgens specifieke regelingen voor elke gemeente en met verschillende tarieven. De inwoners van die gemeenten beschikken over die informatie via de website van parking.brussels.

Ik zou natuurlijk ook het liefst hebben dat die modaliteiten overall dezelfde zijn en dat het geheel geharmoniseerd wordt. Een belangrijke stap in die richting is de eerste versie van de ordonnantie, die een aantal zaken moet harmoniseren, maar ook een aantal administratieve procedures moet vereenvoudigen.

De ordonnantie over het parkeerbeleid geeft het parking.brussels elf specifieke opdrachten, die kaderen binnen het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP), dat in 2013 door de Brusselse regering werd goedgekeurd en sinds 2014 wordt geïmplementeerd. Tot die opdrachten behoort het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid. De samenwerking tussen parking.brussels en de gemeenten vindt plaats in een geest van goede verstandhouding en met respect voor de gemeentelijke autonomie.

Ik hoop dat de herziening van de ordonnantie de komende maanden bijkomende stappen mogelijk zal maken.

U vraagt of er ook andere initiatieven mogelijk zijn. Dat vind ik een prikkelende vraag. Brussel is immers een stad die ook leeft van haar bezoekers en het Brusselse mobiliteitsbeleid treft hen ook. Tijdens de lockdown heeft de regering dan ook een aantal maatregelen genomen op andere vlakken.

- *L'incident est clos.*

Zo was een Villoabonnement in 2020 zes maanden lang gratis en ook de overstapparkings waren tijdelijk gratis. Bovendien werden er twee bijkomende overstapparkings ingericht. De MIVB heeft het ticketsysteem aangepast. Zo kunnen reizigers tickets kopen voor 1, 10 of 100 euro en met de Brupass kunnen ze de diensten van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen combineren. Wanneer evenementen opnieuw mogelijk zullen zijn, zal het ticket voor het openbaar vervoer inbegrepen zijn in het ticket voor het evenement, bijvoorbeeld in Vorst Nationaal of in de Ancienne Belgique. Bezoekers worden dus zeker aangemoedigd om zich op een andere manier te verplaatsen dan met de wagen.

- *Het incident is gesloten.*

2135 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

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

2135 concernant "la stratégie de redéploiement du parking de dissuasion Park and Ride Ceria".

betreffende "de strategie voor de nieuwe start van de ontradingsparking Park & Ride Coovi".

2137 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Près de deux ans après son inauguration en mai 2019, le parking de dissuasion Park and Ride (P+R) du Ceria ne parvient toujours pas à attirer les foules. Malgré sa capacité de 1.300 voitures, il continue à être largement déserté par les navetteurs, même si ce propos doit être nuancé étant donné le contexte de crise sanitaire que nous connaissons depuis bientôt un an.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- Na twee jaar is ontradingsparking Coovi er niet in geslaagd om veel pendelaars aan te trekken. De meeste van de 1.300 plaatsen blijven leeg, al heeft dat ook met de coronacrisis te maken.

Vorige keer had u het over een bezettingsgraad van ongeveer 20%. Is daar verandering in gekomen? Hoeveel mensen hebben een jaarabonnement?

Is alle nieuwe bewegwijzering op de Grote Ring al geïnstalleerd? Is er een overeenkomst gesloten met de Vlaamse regering over de aanpassing van de dynamische verkeersborden op Vlaams grondgebied? Volstaat de huidige bewegwijzering?

Er stonden in februari 2020 grote communicatieacties gepland op sociale media en gps-dienst Waze. Door de pandemie werden ze stilgezet en pas in september opnieuw opgestart. Wat zijn de eerste resultaten van de campagne op sociale media en van de campagne van de MIVB? Liggen er nog campagnes in het verschiet?

Welke lessen trekt u uit de valse start van de ontradingsparking? Welke fouten moeten er bij de planning van de volgende park-and-ride (P+R) vermeden worden?

Les derniers chiffres que vous aviez communiqués au parlement faisaient état d'un taux de fréquentation de l'ordre de 20 %. Comment la situation a-t-elle évolué depuis ? Quel est désormais le taux de fréquentation moyen de ce parking ? Quel est le nombre d'abonnements annuels ?

De nouvelles signalisations et des fléchages sur le ring de Bruxelles ont désormais vu le jour. Les visuels de l'enseigne ont-ils tous été placés, ou reste-t-il d'autres dispositifs à installer ? Quant aux panneaux à message variable situés en Région flamande, ils devaient faire l'objet d'un accord avec le gouvernement flamand pour être adaptés. Cela a-t-il été fait ? Les indications relatives à l'existence et à l'accessibilité de ce parking sont-elles désormais suffisantes ?

De grandes opérations de communication devaient être lancées en février 2020 sur les réseaux sociaux et le service de guidage Waze. Interrompues en raison de la pandémie, elles devaient en principe reprendre en septembre dernier. Quels ont été les résultats de ces premières phases, notamment sur les réseaux sociaux, et de la campagne publicitaire de la STIB ? D'autres actions de communication sont-elles prévues prochainement ?

Quels enseignements principaux tirez-vous du difficile lancement de ce parking de dissuasion qui suscitait de fortes

attentes ? Quelles erreurs s'agira-t-il de ne plus reproduire lors de la création du prochain P+R en Région bruxelloise ?

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le soulignez, le contexte de crise sanitaire que nous connaissons depuis un an rend l'analyse de la situation du parking Ceria vraiment hasardeuse, puisqu'il a été inauguré sept mois avant que cette crise bouleverse tous les pronostics. Le télétravail obligatoire que nous vivons rend le concept même de Park and Ride (P+R) un peu incongru ; cependant, nous continuons à y croire.

Les taux de fréquentation moyens en semaine pour ces trois derniers mois sont donc très faibles. Ils ont été précisément de 2,5 % en novembre 2020, de 3,1 % en décembre 2020 et de 4 % en janvier 2021. Il y a actuellement 200 abonnés annuels à ce parking.

S'il faut bien sûr tenir compte des impacts de la crise sanitaire, admettons également que ce parking n'était pas très fréquenté avant qu'elle ne survienne. Sa mise à disposition est encore toute récente et quelques mesures doivent être prises.

La signalisation sur le ring a bien été installée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. L'installation en territoire flamand est encore en cours. Dans les rues voisines du parking, une dizaine de panneaux de fléchage ont déjà été installés, d'autres doivent encore l'être. Une demande de permis a été introduite pour l'installation de l'enseigne de façade.

Concernant les panneaux à messages variables situés en Région flamande, des discussions sont en cours au sujet de la situation actuelle, mais aussi en prévision des futurs travaux du ring, par l'intermédiaire de l'organe de collaboration de Bruxelles Mobilité.

Les campagnes de communication sur les réseaux sociaux et sur Waze, en partenariat avec parking.brussels et la STIB, ont été globalement suspendues et reportées sine die. Seule a été maintenue une campagne de promotion du tarif visiteur occasionnel - tarif préférentiel à 3 euros par jour -, mais là également, l'annulation des festivités de fin d'année a eu pour effet de réduire considérablement le nombre de visiteurs dans la capitale.

2141 Il est donc apparu qu'il n'était pas opportun de communiquer largement alors que le télétravail est devenu la règle pour de nombreux navetteurs et qu'une très nette baisse du trafic automobile était constatée. Cette campagne de communication sera reprogrammée lorsque les circonstances sanitaires et économiques le permettront.

Les enseignements que l'on peut tirer, malgré un retour d'expérience très court, sont, tout d'abord, que le taux d'occupation de 20 % atteint avant l'arrivée du Covid-19 et sans campagne de promotion particulière semblait confirmer une

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De aanslepende gezondheidscrisis bemoeilijkt de analyse van het project. Het P+R-concept zelf valt in deze tijden van telewerk wat uit de toon, maar wij blijven erin geloven.*

In november 2020 bedroeg de bezettingsgraad 2,5%, in december 3,1% en in januari 2021 4%. Er zijn 200 mensen met een jaarabonnement. Ook vóór de gezondheidscrisis werd de fonkelnieuwe parking niet druk gebruikt. Er moeten dus een paar maatregelen worden getroffen.

Op het Brusselse stuk van de Ring is de bewegwijzering al aangebracht, op het Vlaamse gedeelte lopen de werkzaamheden. In de buurt van de parking wordt er werk gemaakt van een betere bewegwijzering

De gesprekken over de dynamische verkeersborden op Vlaams grondgebied zijn aan de gang. Brussel Mobiliteit voert tegelijkertijd voorbereidend overleg met het oog op de toekomstige werkzaamheden aan de Ring.

De communicatiecampagnes van parking.brussels en de MIVB zijn voor onbepaalde tijd uitgesteld. Uitzondering is een campagne die het voordeeltarief van 3 euro per dag voor gelegenhedsparkeerders in de schijnwerpers zette. Doordat de eindejaarsfeesten niet konden doorgaan, heeft ook die campagne niet veel bezoekers naar Brussel en naar de pendelparking kunnen halen.

Het was dus niet het geschikte moment om te communiceren. Zodra het weer zin heeft, starten we de campagnes opnieuw op.

De bezettingsgraad van 20% vóór de uitbraak van de Covid-19-pandemie lijkt wel het bestaan van een behoefte te bevestigen. Het invoeren van betaald parkeren heeft de bezettingsgraad minder doen zakken dan verwacht.

De epidemie heeft een zware impact gehad op P+R-parkings. Het moet voor bestuurders immers interessanter zijn om op een strategische ligging te parkeren tegen een voordelig tarief, dan om met de auto naar hun eindbestemming te rijden.

réelle demande : l'application d'un tarif a légèrement influencé le taux d'occupation, mais moins qu'attendu.

Ensuite, l'épidémie de Covid-19 a un impact important sur les P+R : parmi les conditions de succès d'un tel parking demeure l'avantage comparatif qu'offrent sa localisation stratégique et ses conditions tarifaires, par rapport au fait de rejoindre son lieu de destination en voiture.

Enfin, comme le préconise déjà le plan Good Move, l'avenir des P+R passe par une répartition pertinente autour de la Région, dans une taille plus réduite. Comme vous le savez, nous ne pouvons qu'inviter les autres Régions à en aménager. Entre-temps, nous assumons notre responsabilité en en créant sur notre territoire. Deux P+R temporaires ont ainsi été ouverts durant la crise sanitaire et le budget en prévoit un nouveau à Uccle-Stalle.

2143 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Cette situation est évidemment interpellante, puisque le nombre de 200 abonnés reste assez faible. Bien sûr, il y a toutes sortes de raisons qui peuvent l'expliquer, notamment la crise sanitaire.

Vous dites que des discussions sont toujours en cours concernant les panneaux variables. Il est décevant de constater la lenteur que peuvent prendre des décisions qui semblent pourtant aller de soi. Il s'agit tout de même d'éléments positifs pour l'ensemble des citoyens, quel que soit leur lieu de résidence.

J'entends aussi que les campagnes de communication ont été reprogrammées en raison de la pandémie. Cependant, même si le télétravail reste assez fréquent à l'heure actuelle, le retour à la normale semble clairement s'amorcer. Pour modifier les attitudes et les habitudes de chacun, nous devons profiter des semaines à venir pour sensibiliser les citoyens au fait qu'il serait bon de ne pas se déplacer comme avant et d'envisager d'autres moyens lors du retour sur le lieu de travail.

- *L'incident est clos.*

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

2149 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JONATHAN DE PATOUL**

2149 **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,**

2149 **concernant "les vols de vélos et les parkings à vélos dans la Région bruxelloise".**

2149 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

2149 **concernant "les emplacements vélos sécurisés".**

Good Move bepaalt dat er in heel Brussel kleinere P+R-parkings aangelegd moeten worden. Tijdens de gezondheids crisis zijn er overigens twee tijdelijke P+R's geopend en is er geld vrijgemaakt voor een derde parking bij Ukkel-Stalle. We hopen dat de andere gewesten zullen volgen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Niet veel mensen hebben een jaarabonnement. Dat is problematisch, al zit de gezondheids crisis daar voor veel tussen.*

Ik betreur dat het overleg over de dynamische verkeersborden zo traag verloopt. Uiteindelijk heeft iedereen daar baat bij.

Telewerk blijft de norm, maar de terugkeer naar het normaal lijkt op gang te komen. We moeten de burgers tijdig aansporen om straks alternatieve vervoerswijzen te overwegen.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

VRAAG OM UITLEG 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 "de fietsdiefstallen en de fietsenstallingen in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

betreffende "de beveiligde fietsstallingen".

2153 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Selon le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq), le nombre de cyclistes à Bruxelles a continué d'augmenter de 8,9 % en 2019. En 2020, dans les circonstances que l'on connaît, le nombre de cyclistes à Bruxelles a poursuivi sa progression. Il est question d'une croissance du marché de l'ordre de 20 % cette année en Belgique. L'on peut s'en réjouir. Mon groupe est pour le développement d'une ville 100 % cyclable, bien entendu dans le respect de tous les usagers et par la concertation.

Si cet élan devait se confirmer en 2021 - et la tendance observée d'année en année va dans ce sens -, il est important d'offrir à chaque cycliste la sécurité que son vélo mérite une fois qu'il est à l'arrêt. Or, les chiffres des vols déclarés de vélos dans la Région augmentent eux aussi, malheureusement, d'année en année. En 2019, on compte ainsi 4.182 vélos volés, soit un record jamais atteint. Et il ne s'agit que des vols déclarés !

Les vols se répartissent sur tout le territoire régional. Un article en ligne publié le 29 juin dernier signale toutefois que la plupart des vols de vélos ont lieu sur une série d'axes : l'avenue Fonsny, le boulevard Anspach et la chaussée d'Ixelles.

Il faut prendre le problème à bras-le-corps. Ces vols découragent les propriétaires volés ainsi que les futurs cyclistes potentiels, et nous ne pouvons laisser un quelconque marché noir de revente se développer.

Il est à craindre que les voleurs rivalisent d'imagination et de créativité et que les moyens de base pour protéger les vélos ne suffisent plus. De nos jours, on utilise souvent déjà deux cadenas pour sécuriser son vélo et cela n'empêche pas toujours le vol.

Le moyen le plus sûr d'empêcher ces vols est sans doute de multiplier les espaces sécurisés de stationnement de vélos, puisque nous ne sommes pas toutes et tous propriétaires d'un garage privé.

La question du vol de vélos et de l'offre de parkings à vélos sécurisés revient fréquemment au sein de cette commission. Depuis le dépôt de la présente demande d'explications, vous vous êtes exprimée, notamment sur le sujet, dans un article assez intéressant du quotidien L'Écho.

2155 Au sujet de la création de parkings à vélos pour les riverains en collaboration avec des personnes privées, menée conjointement par l'asbl Cyclo et parking.brussels, vous aviez évoqué la volonté de travailler à des objectifs chiffrés. Ces objectifs chiffrés sont-ils aujourd'hui disponibles ? Pouvez-vous en faire part aux membres de la commission ?

La plate-forme Cycloparking a-t-elle bien été intégrée dans les missions ou activités de parking.brussels à partir du 1er janvier 2021 dans le cadre de son contrat de gestion ?

À l'heure actuelle, combien de places de parking à vélos existent dans notre Région pour les riverains en collaboration avec des

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Het aantal fietsers in Brussel zit al enige tijd in de lift. In 2020 zou het om een groei van 20% gaan. Dat is een goede zaak, maar helaas stijgt het aantal fietsdiefstallen ook. Dit probleem moeten we ten gronde aanpakken want het ontmoedigt fietsers. Bovendien mogen we niet toelaten dat er zich een zwarte markt in gestolen fietsen ontwikkelt.

Fietsdieven zijn bijzonder inventief, een basisbeveiliging volstaat niet. De beste oplossing is om voor meer beveiligde fietsparkings te zorgen. Niet iedereen beschikt immers over een privégarage.

Deze kwestie komt geregeld aan bod in deze commissie. U sprak er zich onlangs over uit in een artikel in de krant L'Écho.

Het ging daarbij onder meer over buurtparkings voor fietsers, die in samenwerking met burgers door de vzw Cyclo en parking.brussels gerealiseerd zouden worden. U zei te willen werken met streefcijfers. Kunt u deze meedelen aan de commissie?

Maakt het platform Cycloparking sinds begin dit jaar effectief deel uit van de takenpakket van parking.brussels?

Hoeveel fietsparkeerplaatsen bestaan er op dit moment voor buurtbewoners, en hoe zijn ze verdeeld over de gemeenten? Volstaat dit? Hoeveel extra plaatsen worden er in 2021 gecreëerd?

personnes privées et des sociétés ? Selon quelle ventilation par commune ?

Estimez-vous que ce nombre est suffisant ? Combien de places supplémentaires estimez-vous possible d'atteindre en 2021 ?

La campagne de communication dont il était question en janvier dernier est-elle maintenue ? Une date de lancement est-elle prévue ?

L'idée d'un loyer fixe en fonction du prix du marché immobilier ainsi qu'une part variable en fonction du nombre d'abonnements souscrits dans le parking en question a-t-elle été débattue au sein du gouvernement ? Le sera-t-elle bientôt ?

Des installations supplémentaires de boxes à vélos dans les communes bruxelloises sont-elles prévues ? Des concertations avec ces communes se déroulent-elles à ce sujet ? Dans l'affirmative, pouvez-vous déjà nous informer du nombre de boxes supplémentaires qu'il est prévu d'installer dans ces communes ?

Des boxes pour les utilisateurs de vélos-cargos sont-ils prévus ? Les boxes que nous voyons fleurir de plus en plus sont trop petits pour les vélos-cargos. Or, il s'agit d'un phénomène en plein développement.

Disposez-vous de chiffres concernant la fréquentation du nouveau parking à vélos situé à De Brouckère ? Il est intéressant de faire le point régulièrement.

Des initiatives sont-elles en cours pour jumeler parking à vélos et station de métro ? Je pense par exemple à la station de métro Stockel, qui accueille de nombreux vélos en provenance de la périphérie et où l'on déplore un grand nombre de vols.

À ce propos, comment lutter plus efficacement contre les vols de vélos dans la Région bruxelloise ? Comment évaluez-vous la politique de prévention actuellement menée ? Quelles actions sont prévues ou en cours sur les axes sensibles situés à l'avenue Fonsny, au boulevard Anspach et à la chaussée d'Ixelles ? Un dialogue avec les bourgmestres des communes touchées par ce fléau est-il en cours ? Des initiatives sont-elles prévues ?

²¹⁵⁷ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il convient de soutenir la politique de développement du vélo à Bruxelles. Le vol de vélos constitue cependant un des obstacles principaux qui en décourage l'utilisation.

Ces vols sont en effet loin d'être anecdotiques, puisque la police a annoncé qu'ils avaient augmenté de plus de 20 % entre 2016 et 2019. Un plan d'action contre le vol de vélos avait pourtant vu le jour en 2016, manifestement sans beaucoup de résultats.

Une des solutions au vol de vélos est l'utilisation d'emplacements sécurisés. Il est affligeant de voir le nombre de personnes qui sont en attente d'un box à vélos. C'est à la fois une bonne nouvelle -

Wanneer wordt de geplande communicatiecampagne hierrond gelanceerd?

Is er al overleg geweest over de bepaling van de huurprijs, die zou kunnen bestaan uit een vast gedeelte conform de marktprijs, en een variabel deel in functie van het aantal abonnementen in de desbetreffende parking?

Zullen er fietsboxen komen voor cargofietsen, aangezien de huidige fietsboxen daarvoor te klein zijn?

Zijn er gebruikscijfers bekend voor de nieuwe fietsparking aan De Brouckère?

Wordt er gedacht aan het koppelen van fietsparkings aan metrostations, bijvoorbeeld aan het metrostation Stockel, waar vele fietsers uit de rand hun fiets stallen en waar helaas veel fietsen gestolen worden?

Wat wordt er ondernomen om fietsdiefstallen in het Brussels Gewest beter te bestrijden? Is er overleg met de burgemeesters van de meest getroffen gemeenten?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Tussen 2016 en 2019 is het aantal fietsdiefstallen met 20% toegenomen, in weerwil van het klaarblijkelijk weinig succesvolle actieplan dat in 2016 werd opgestart.*

Beveiligde fietsstallingen zijn een goede oplossing, maar helaas kan het gewest de vraag ernaar niet de baas.

Hoe staat het met uitwerking van het nieuwe actieplan tegen fietsdiefstal, dat het vorige dat eind 2020 afliep, moet vervangen? Welke zijn de speerpunten en de nieuwe acties?

le nombre de vélos augmente - mais cela signifie surtout que la Région n'arrive pas à suivre la cadence.

Où en est l'élaboration du prochain plan directeur vols de vélos devant remplacer le précédent plan, qui a pris fin en 2020 ? Quels en sont les grands axes et les nouveautés ? Quelles sont vos engagements relatifs à de nouveaux emplacements sécurisés sur cette législature ?

À court terme, outre les 500.000 euros prévus par le plan de relance dans le cadre de la crise du Covid-19, quel est le budget total prévu pour le stationnement vélo en 2021 ?

Quelle est la procédure d'installation d'un box à vélos ? Quelle est la durée moyenne de l'obtention d'une place dans un box ? Comment l'endroit de son installation est-il choisi ?

Confirmez-vous que l'octroi d'un subside régional à la construction d'un box soit lié à sa réalisation sur un emplacement de parking voiture ? Disposez-vous d'un cadastre reprenant l'ensemble des emplacements potentiels pour des boxes à vélo ?

Quel est le taux d'occupation des parkings à vélos ? Comment abordez-vous la problématique des emplacements sécurisés aux abords des zones commerciales ? Étudiez-vous la possibilité d'aménager la vacance commerciale en parking temporaire ?

Un projet pilote a été mené à Saint-Gilles pour louer des emplacements auprès de particuliers afin de les transformer en parkings à vélos. Est-il prévu d'étendre cette solution à l'ensemble de la Région ? Quel est le coût moyen d'un tel parking ? Quels sont les obstacles ?

Cycloparking a repris la gestion des boxes à vélos sur l'ensemble de la Région sauf dans les communes de Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Josse-ten-Noode. Pouvez-vous nous en donner les raisons ? Avez-vous entrepris de relancer les discussions à ce sujet ?

²¹⁶¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous avons appris dans la presse que le gouvernement bruxellois aurait adopté un plan directeur de stationnement vélo. J'espère que nous le recevrons bientôt. Les demandes que nous avons coulées dans une proposition de résolution sur le sujet, adoptée à l'unanimité en 2019 sous mon impulsion, semblent avoir été partiellement prises en considération.

Ce nouveau plan directeur prévoirait la création de 10.000 emplacements sécurisés. Reste à savoir ce que l'on entend par là et quelle stratégie de déploiement est prévue.

À la lecture du document, le Gracq se désolait qu'en adoptant un plan d'action expurgé de tout objectif chiffré et sans aucun budget associé, le gouvernement se bornait à avaliser un catalogue de bonnes intentions. Le constat est cinglant.

J'ai eu plusieurs occasions de souligner, au sein de cette commission, l'importance de développer rapidement, en plus

Welk budget is er in totaal uitgetrokken voor fietsstallingen in 2021, los van de 500.000 euro van het herstelplan?

Wat is de procedure voor de plaatsing van een fietsbox? Hoelang duurt het gemiddeld voor er een box beschikbaar is en hoe worden de locaties bepaald? Beschikt u over een kadaster met mogelijke locaties?

Klopt het dat de gewestelijke premie voor de plaatsing van een box gekoppeld is aan het verdwijnen van een autoparkeerplaats? Is het de bedoeling om het systeem dat in Sint-Gillis werd uitgetoetst, waarbij parkeerplaatsen bij particulieren werden gehuurd om ze te gebruiken voor fietsstallingen, in het hele gewest toe te passen? Wat is de kostprijs ervan? Welke hinderpalen zijn er?

Waarom heeft Cycloparking in het hele gewest het beheer van de fietsboxen overgenomen, maar niet in Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Joost-ten-Node?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De regering heeft een masterplan fietsparkeren uitgewerkt, dat blijkbaar rekening houdt met mijn voorstel van resolutie uit 2019.*

Er zouden 10.000 beveiligde plaatsen komen. Zoals de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) al aangaf, gaat het echter alleen om een reeks goede bedoelingen, want er is geen sprake van concrete cijfers of budgetten.

Ik pleit al lang voor een uitgebreid en homogeen aanbod aan beveiligde fietsstallingen, die financieel toegankelijk moeten zijn en in de eerste plaats moeten komen op plaatsen waar veel fietsen gestolen worden, waar weinig stallingen zijn of in de buurt van strategische locaties.

Over welke soorten fietsstallingen gaat het? Hoeveel bedraagt het budget daarvoor in 2021?

des arceaux inversés, une offre étendue et homogène. Celle-ci devrait être accessible financièrement et déployée en priorité aux endroits les plus concernés par le vol, ceux où l'offre est la plus faible, ou encore à proximité des nœuds intermodaux et des surfaces commerciales.

Comment ventilez-vous vos chiffres entre arceaux, boxes et garages mutualisés ? Ce plan sera plus clair dès lors que chacune de ces solutions sécurisées sera budgétisée. Combien de budgets seront-ils développés en 2021 ?

Qu'avez-vous à répondre au Gracq sur son constat sévère ?

²¹⁶³ Les boxes pourront visiblement accueillir plus de vélos à l'avenir. Comment et à quel coût ? Qu'entend-on concrètement par "l'implantation de boxes à vélos en voirie ne peut empiéter sur l'espace piéton" ?

Quant à votre ambition de reconverter des immeubles vacants, vous avez inauguré en grande pompe le premier endroit concerné à Saint-Gilles, mais quel est l'objectif réel ?

L'arrêté du 18 juillet 2013 dispose que les communes doivent supprimer une place de stationnement pour bénéficier des subsides liés à l'installation d'un box à vélos. Néanmoins, le même arrêté précise que des dérogations peuvent être accordées après négociation entre collègues communaux et Bruxelles Mobilité. Combien de dossiers ont donné lieu à ce type de négociation et combien ont été acceptés ?

Enfin, l'installation d'arceaux renversés à 150 ou 200 m de carrefours avait été évoquée pour permettre aux Bruxellois de bénéficier de stationnements plus sécurisés. Où en est ce projet ?

²¹⁶⁵ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Nous ne pouvons que nous réjouir du développement de la pratique du vélo en Région bruxelloise, tout en soulignant le fait que les vols de vélos sont malheureusement en hausse de 44 % depuis cinq ans. En Wallonie et en Flandre, les chiffres ont en revanche tendance à baisser.

Nous savons par ailleurs que ces chiffres sont sans doute largement sous-estimés, puisque seules 30 % à 40 % des personnes portent plainte après le vol de leur vélo. Le chef de projet prévention vol de vélos à l'asbl Cyclo a déclaré dans la presse : "Aujourd'hui, on estime à 12.000 [les] vols de vélos par an à Bruxelles. Soit 32 vélos volés à Bruxelles par jour. C'est-à-dire vingt fois plus de vélos volés que de voitures volées." Ces statistiques ne peuvent que décourager les cyclistes !

Je me dois d'évoquer les initiatives mises en œuvre dans certaines communes. Uccle, par exemple, a décidé d'installer seize nouveaux boxes à vélos, à la place d'une quinzaine de places de stationnement. Pour rappel, chaque box permet le stationnement sécurisé de cinq vélos.

Par ailleurs, un article paru dans Ouest-France le 2 février 2020 décrivait le système mis en place à Gand, à savoir un vélo

In de boxen is plaats voor meer fietsen. Hoe zult u dat organiseren en hoeveel zal dat kosten?

Wat betekent het concreet dat de inplanting van de boxen "de voetgangers niet mag hinderen"?

Wat zijn uw doelstellingen wat het omvormen van leegstaande gebouwen betreft?

Volgens het besluit van 18 juli 2013 moeten gemeenten parkeerplaatsen afschaffen om subsidies te kunnen krijgen voor de plaatsing van fietsboxen, maar zijn er uitzonderingen mogelijk na onderhandelingen met Brussel Mobiliteit. Hoeveel dergelijke gevallen zijn er geweest?

Hoever staat het project voor de fietsnietjes in de buurt van kruispunten?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Fietsen zit in de lift. Helaas ligt het aantal fietsdiefstallen in Brussel nu 44% hoger dan vijf jaar geleden, terwijl dat in Vlaanderen en Wallonië net afneemt. Het hoofd van de dienst anti-fietsdiefstal van vzw Cyclo schat het aantal fietsdiefstallen op 12.000 per jaar of 32 per dag, twintig keer meer dan het aantal autodiefstallen.*

Sommige gemeenten nemen het heft in eigen handen. Zo heeft Ukkel zestien fietsboxen geïnstalleerd op vijftien parkeerplaatsen. In elke fietsbox kunnen vijf fietsen veilig gestald worden.

In Gent worden lokfietsen ingezet om dieven op heterdaad te betrappen. Volgens de Gracq ligt dat idee al tien jaar op tafel in Brussel, maar stuit het op juridische problemen.

appât utilisé pour prendre les voleurs en flagrant délit. À ce propos, le Gracq déclarait que l'idée était sur la table depuis une dizaine d'années à Bruxelles, mais qu'elle posait des problèmes juridiques.

2167 Nous avons également lu dans la presse l'annonce d'un plan directeur vélo qui prévoit 10.000 emplacements sécurisés.

Nous savons que la solution consiste à multiplier les possibilités, en installant à la fois des parkings de longue durée sécurisés et des parkings de courte durée, notamment par l'augmentation des arceaux à vélos dans les projets d'aménagement de l'espace public, ce qui, naturellement, va prendre un certain temps. Nous ne pouvons qu'encourager les communes qui prennent des initiatives en la matière, y compris en remplaçant des places de stationnement.

J'ai été assez étonnée de la réaction du Gracq à propos de ce plan de stationnement. Comment s'explique-t-elle ?

Quels sont les obstacles à la définition d'objectifs chiffrés dans le plan de stationnement ?

Quels obstacles juridiques cette même association a-t-elle mentionnés concernant la mise en œuvre d'un dispositif de vélos appâts à Bruxelles ?

2169 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les vols de vélos découragent un cycliste sur trois. Le gouvernement aura beau multiplier les efforts pour promouvoir ce mode de transport, ses tentatives seront vaines tant qu'elles ne seront pas assorties des investissements nécessaires pour sécuriser les parkings à vélos.*

Il y a deux semaines, vous avez annoncé un plan directeur prévoyant l'aménagement de 10.000 emplacements supplémentaires d'ici 2030. Des associations de cyclistes le considèrent toutefois comme une liste de bonnes intentions sans budget ni plan d'actions.

Pourriez-vous nous expliquer ce plan directeur de stationnement vélo et nous le communiquer ? Avez-vous un plan pluriannuel pour augmenter le nombre d'emplacements sécurisés ?

2171 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- J'ai déjà répondu à Mme Rochette, en octobre dernier, sur l'ancien et le nouveau plans d'action de lutte contre le vol de vélos. Je vous invite à relire cette réponse.

In de pers werd een masterplan fietsparkeren aangekondigd, dat in 10.000 beveiligde fietsstallingen zou voorzien. Hoe meer stallingen, hoe beter, of het nu om beveiligde boxen of fietsnietjes in de openbare ruimte gaat. De negatieve reactie van de Gracq verbaasde me. Hoe verklaart u die?

Waarom zouden we de streefcijfers uit het masterplan niet halen?

Welke juridische problemen stellen zich volgens de Gracq in verband met de lokfietsen?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een op de drie fietsers van wie de fiets gestolen wordt, stopt met fietsen. Dat is een hallucinant cijfer dat we vandaag nog niet gehoord hebben. De overheid mag nog zoveel tijd en energie steken in het overtuigen van mensen om de fiets te nemen, als dat niet gepaard gaat met de noodzakelijke investeringen in veilige fietsparkings, is het verloren moeite.

Twee weken geleden kondigde u een masterplan over het parkeren van fietsen aan. Tegen 2030 moeten er 10.000 extra parkeerplaatsen ingericht worden. Dat klinkt positief, maar het baart me zorgen dat zelfs de Fietsersbond en de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) het masterplan niet meer dan een lijstje met goede bedoelingen noemen, zonder budget en actieplan.

Ik sluit me aan bij de vragen van de heren de Patoul en De Beukelaer. Hebt u een meerjarenplan om het aantal veilige fietsstallingen de komende jaren uit te breiden? Is daar ook voor deze regeerperiode een budget aan verbonden? De kritiek van de Fietsersbond en de Gracq was niet mals.

Wanneer zult u het masterplan over het parkeren van fietsen uiteenzetten? Kunt u de parlementsleden dat plan bezorgen? Tot nu toe moeten we het doen met uw aankondigingen in de pers.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Over het oude en het nieuwe actieplan tegen fietsdiefstallen kunt u mijn antwoord op de vraag van mevrouw Rochette van oktober herlezen. Het oude plan loopt af in 2021, het nieuwe is in de maak. Naast dit plan bestaat er ook een plan voor fietsparkeren.*

Le plan d'action précédent a été approuvé en 2016 avec une échéance fixée à 2021. Faisant suite à son évaluation en 2020, le nouveau plan de lutte contre le vol de vélos est en cours de rédaction. Il importe de distinguer le plan "stationnement de vélos" du plan "vol de vélos", même s'ils sont liés.

La plupart des actions ont été réalisées ou sont en cours. Cependant, leurs effets sur le nombre de vols de vélos ne sont malheureusement pas encore visibles. D'une part, le nombre de cyclistes augmente considérablement, et donc le nombre de vélos. D'autre part, de nombreux vols de vélos ne sont jamais signalés, comme l'a rappelé Mme Pauthier.

En revanche, notons le succès de mybike.brussels, la plate-forme d'enregistrement des vélos. Depuis son lancement en mars 2019, plus de 20.000 vélos ont été enregistrés. Sur la totalité des vélos volés enregistrés avec le sticker, 20 % sont retrouvés, contre seulement 4 % pour les vélos non enregistrés. Il est probable que le système ait un effet dissuasif, même si celui-ci est difficile à mesurer.

L'évaluation du plan d'action a été présentée à la task force "vol de vélos" le 23 juin. Ce groupe de travail est composé de Bruxelles Prévention et sécurité (BPS), des zones de police, des communes, des vélocistes, du parquet et des associations cyclistes, y compris Cyclo et Pro Velo.

Le nouveau plan sera présenté avant l'été, je l'espère, à la task force "vol de vélos". Il sera ensuite soumis à l'approbation du gouvernement avant la fin de l'année. L'objectif est de reprendre les actions pertinentes du plan précédent et d'en augmenter les effets.

²¹⁷³ Concernant le stationnement, le gouvernement bruxellois vient d'approuver un plan directeur incluant vingt actions à mettre en œuvre d'ici 2030. En augmentant de manière significative le nombre d'emplacements sécurisés, ce plan directeur constitue l'une des actions centrales dans la lutte contre le vol de vélos.

²¹⁷⁵ (poursuivant en néerlandais)

Je peux évidemment vous communiquer ce plan ou vous l'expliquer en commission. Lorsque les dernières modifications et corrections linguistiques auront été effectuées, il sera public et disponible sur l'internet.

²¹⁷⁷ (poursuivant en français)

Comme je l'ai récemment expliqué à M. Coomans de Brachène en réponse à sa question écrite n° 705, parking.brussels a en effet repris depuis le 1er janvier l'intégralité des activités de Cycloparking, qui étaient gérées jusqu'alors par l'asbl Cyclo. Ce transfert s'est organisé en bonne entente entre l'asbl et parking.brussels.

Het gaat dus om twee verschillende plannen, die uiteraard wel verband houden met elkaar.

De meeste actiepunten van het plan dat afloopt, zijn uitgevoerd of in uitvoering. Helaas heeft dit nog geen zichtbaar effect op het aantal diefstallen. Dat heeft te maken met het groeiende aantal fietsers en fietsen, maar ook met de onderrapportage van diefstallen.

Wel een succes is het platform mybike.brussels. Van de geregistreerde fietsen die gestolen werden, werden er 20% teruggevonden, tegen slechts 4% van de niet-geregistreerde fietsen.

De evaluatie van het actieplan werd op 23 juni voorgelegd aan de werkgroep fietsdiefstal. Het nieuwe actieplan, waarin de geslaagde acties van het vorige zullen worden overgenomen en uitgebreid, zal hopelijk voor de zomer aan diezelfde werkgroep worden voorgelegd. Voor het eind van dit jaar zal dit ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering.

Daarnaast heeft de regering net het masterplan fietsparkeren goedgekeurd. Dat voorziet onder meer in een forse verhoging van het aantal beveiligde fietsstallingen.

(verder in het Nederlands)

Het is uiteraard geen probleem om u dat plan te bezorgen of het zelfs in de commissie te komen toelichten. Wij hadden dat een tijdje geleden al voorgesteld. Momenteel wordt de laatste hand aan het plan gelegd. Na de laatste aanpassingen en taalcorrecties zal het openbaar worden gemaakt en ook online worden gezet, zodat iedereen er toegang toe krijgt. Ik zal zo dadelijk ingaan op de kritiek van de Fietsersbond en Gracq.

(verder in het Frans)

Parking.brussels heeft sinds 1 januari alle activiteiten van Cycloparking overgenomen van de vzw Cyclo. Doel is om de uitrol van parkeergelegenheid voor fietsen in het hele gewest, zoals voorzien in het masterplan fietsparkeren en conform het Good Moveplan, te uniformiseren. Om die reden werd het beheer hiervan toevertrouwd aan een gespecialiseerde instelling.

Dans ce cadre, le plan directeur relatif au stationnement des vélos vise à créer une offre sécurisée de qualité sur l'ensemble du territoire régional afin d'améliorer le report modal vers le vélo. Il se veut volontariste, en cohérence avec les ambitions du plan Good Move quant au report modal. Pour y parvenir et permettre une mise en place efficace, le plan directeur préconise de confier la gestion du stationnement des vélos - stationnement à domicile, à destination et aux pôles d'échanges multimodaux - à un acteur de référence et de garantir ainsi une gestion harmonisée de la thématique. L'agence parking.brussels semble la plus à même de mener cette mission à bien.

Le plan directeur se penchera à la fois sur la gestion, la réglementation, le développement et l'optimisation du stationnement des vélos, l'intermodalité - notamment en lien avec le réseau STIB, les gares de la SNCB et les Park and Ride (P+R), comme dans le cadre du métro nord et des projets de rénovation de stations de métro -, ainsi que sur la communication et le service autour de ces actions.

Il est difficile de calculer les montants consacrés au stationnement des vélos car ceux-ci sont souvent inclus dans des projets ou des budgets plus larges, comme lors de la rénovation de la station De Brouckère. Bruxelles Mobilité prévoit actuellement un budget d'environ 300.000 euros pour le placement d'arceaux en surface. Les parkings à vélos des stations Bourse et De Brouckère font partie d'une rénovation de près de 20 millions d'euros, dont plus ou moins 2 millions ont été investis dans l'aménagement du parking à vélos sécurisé proprement dit. Jusqu'à présent, 600 personnes ont souscrit un abonnement pour les parkings des stations Bourse et De Brouckère.

Bruxelles Mobilité subventionne également les points vélo qui gèrent les parkings à vélos dans les grandes gares - Nord, Midi, Centrale et Luxembourg - pour un total de près de 500.000 euros par an.

²¹⁷⁹ Bruxelles Mobilité fournit également des subventions aux communes pour l'installation de parkings à vélos. Ce budget varie chaque année en fonction des demandes, mais avoisine 500.000 euros en moyenne, avec une augmentation significative en 2020.

Parking.brussels a dépensé en 2020 plus ou moins 1,2 million d'euros pour le stationnement des vélos. Cela inclut les coûts d'exploitation - entre autres des parkings Bourse et de Brouckère - et les investissements pour le placement de boxes à vélos, mais aussi le personnel, la communication et les loyers. Entre 2020 et 2021, parking.brussels doublera son budget d'investissement : il passera de 500.000 à 1.063.000 euros.

Le plan directeur relatif au stationnement des vélos a pour objet d'augmenter les budgets de manière progressive dans les années qui viennent, dans le cadre des négociations budgétaires. Pour être en mesure de remplir ses nouvelles missions, parking.brussels devra mieux s'équiper, ce qui se fera progressivement. Ce travail commence maintenant et un premier

Het masterplan bevat ook maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit, onder meer met het MIVB-netwerk, de stations van de NMBS en de park-and-rides (P+R).

De totale kostprijs hiervan valt moeilijk te berekenen, omdat het installeren van nieuwe fietsstallingen vaak vervat zit in uitgebreidere werken, zoals de renovatie van de stations Beurs en De Brouckère. Die zullen in totaal 20 miljoen euro kosten, waarvan er ongeveer 2 miljoen euro zal gaan naar de inrichting van een beveiligde fietsparking. Tot op heden hebben een zeshonderdtal mensen daarvoor een abonnement aangeschaft. Brussel Mobiliteit trekt ongeveer 300.000 euro uit voor de installatie van bovengrondse fietsenrekken en jaarlijks ongeveer 500.000 euro voor de fietspunten in de grote treinstations.

Ook gemeenten die fietsstallingen willen inrichten, kunnen rekenen op steun van Brussel Mobiliteit. Het budget hiervoor schommelt rond de 500.000 euro per jaar, met een aanzienlijke stijging in 2020.

In 2020 heeft parking.brussels ongeveer 1,2 miljoen euro uitgegeven aan fietsparkeerplaatsen. Dat geld werd besteed aan de uitbating van parkings, aan de installatie van fietsboxen, maar ook aan personeel, communicatie en huur.

Met het masterplan fietsparkeren willen we de budgetten hiervoor stelselmatig verhogen binnen het kader van de begrotingsbesprekingen.

comité de suivi sera bientôt organisé pour mettre en œuvre le plan directeur.

2181 *(poursuivant en néerlandais)*

Sur la base d'une étude préalable, nous examinons, avec les parties prenantes, comment mettre tout cela en pratique.

2183 *(poursuivant en français)*

Les critères et conditions d'octroi de subsides régionaux pour le financement du stationnement de vélos sont, entre autres, l'établissement d'un plan localisant les places et les infrastructures de parkings à vélos que la commune souhaite réaliser sur son territoire ; la soumission de ce plan à Bruxelles Mobilité, qui se concertera ensuite avec parking.brussels ; et l'application des recommandations du vade-mecum relatif aux aménagements des parkings à vélos lors du choix et de l'installation des infrastructures.

Le financement de ces installations est donc conditionné à un certain nombre de critères. Parmi ceux-ci, la visibilité pour les usagers de la route, le respect des espaces verts et le fait que ces boxes remplacent des places de stationnement en voirie, moyennant un accord concernant le choix des infrastructures cyclistes, sur la base du plan établi par la commune et validé par Bruxelles Mobilité et l'agence de stationnement.

Du côté de parking.brussels, un contact est également pris avec la commune afin de discuter des emplacements en fonction de la demande. Une fois localisés, ces emplacements font l'objet d'une validation par le collège. Dès réception de cette décision, parking.brussels procède au placement du box à vélos.

Il n'existe pas de statistiques sur le temps d'attente moyen pour pouvoir bénéficier d'une place dans un box à vélos.

Parking.brussels installe des boxes uniquement sur des places de stationnement automobile. Exceptionnellement, en fonction du contexte urbanistique ou patrimonial, pour des raisons de sécurité routière ou s'il n'y pas de places de stationnement dans un périmètre proche, un box peut être placé à un autre endroit. Il n'existe pas de cadastre des endroits potentiels, car les boxes sont installés en fonction des demandes.

Parking.brussels est en contact permanent avec les communes et une série de projets sont en cours d'élaboration. Les communes sont aujourd'hui bien informées de la possibilité de faire appel à parking.brussels pour les soutenir dans les projets de stationnement de vélos pour les riverains. Un appel à projets ne semble donc pas pertinent à l'heure actuelle, parking.brussels étant déjà en discussion avec certaines communes pour des installations à réaliser en 2021 et au-delà.

Le taux moyen d'occupation des box à vélos est de 93 %. La piste de l'occupation d'espaces commerciaux ou sous-utilisés est

(verder in het Nederlands)

Dat sluit ook aan bij uw vraag over hoe we omgaan met kritiek van de Fietzersbond. Er is het opvolgingscomité en op basis van een voorafgaande studie bekijken we met de betrokken partijen hoe we een en ander in de praktijk kunnen brengen.

(verder in het Frans)

De toekenning van gewestelijke subsidies voor het inrichten van fietsparkeerplaatsen is onderhevig aan een aantal voorwaarden. Zo moet er een kaart worden voorgelegd met de locaties voor deze parkeerplaatsen en moeten de voorschriften uit het vademecum ter zake worden gevolgd. Daarnaast moeten ze goed zichtbaar zijn voor weggebruikers, de groene ruimte respecteren en in de plaats komen van parkeerplaatsen voor auto's langs de weg.

Vervolgens neemt parking.brussels contact op met de gemeenten, die de locaties moeten goedkeuren. Fietsboxen worden alleen geïnstalleerd op afgeschafte parkeerplaatsen voor auto's, op enkele uitzonderingen na. Een kadaster van mogelijke plekken is er niet, omdat de boxen afhankelijk van de aanvragen worden ingeplant.

We beschikken niet over statistieken van wachttijden voor een plek in een fietsbox. Gemiddeld halen de fietsboxen een bezetting van 93%.

Aan het inzetten van commerciële of leegstaande gebouwen wordt zeker gedacht, als dat juridisch en stedenbouwkundig mogelijk is.

bien sûr envisagée dans le plan directeur, qui devra résoudre un certain nombre de questions juridiques et d'affectation urbanistique.

2185 Par ailleurs, la pression immobilière et le prix des loyers constituent dans certains cas un second frein à la viabilité économique.

Pour l'instant, parking.brussels a développé deux partenariats avec des particuliers, à la Ville de Bruxelles et à Saint-Gilles, pour un total de 44 places. Ce genre de projet doit se multiplier, et parking.brussels travaille en ce sens. Le coût principal est lié aux loyers, qui constituent une dépense incompressible et non récupérable. Les investissements sont, quant à eux, fonction de la taille de l'espace loué et peuvent être amortis sur plusieurs années. Les recettes de ce type de parking ne couvrant pas les frais d'exploitation, il s'agit donc d'un réel investissement au profit de la politique de stationnement des vélos.

Ce genre de stationnement hors voirie est également une solution pour les vélos-cargos. Je renvoie au projet Cairgo Bike dont il a déjà été question. Plusieurs parkings doivent être créés d'ici à 2023, avec des capacités encore à définir.

Je confirme que des contacts ont été pris avec les communes de Woluwe-Saint-Lambert et de Saint-Josse-ten-Noode. Pour l'instant, les réponses sont identiques. Nous continuerons de faire le point, afin de mieux comprendre les raisons de ces réponses.

3105 **M. le président.-** Il serait intéressant que vous veniez présenter votre plan à la commission. Je suggère que les membres disent ce qu'ils en pensent, en respectant le même ordre de passage.

3107 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- De nombreux projets sont donc en préparation avec les communes. Nous aurons certainement l'occasion d'y revenir ultérieurement.

Le constat est clair et partagé : il importe d'avoir des résultats rapides afin de diminuer le nombre de vols de vélos. Il y a effectivement un lien évident entre le plan de stationnement et le plan de lutte contre les vols de vélos. Si les box à vélos constituent un dispositif très intéressant, il faut être créatif. Le plan de lutte contre les vols de vélos propose déjà quelques pistes positives, mais doit également se donner des objectifs chiffrés.

Pour ma part, les solutions basées sur un partenariat public-privé (PPP) me semblent intéressantes. J'entends que quelques PPP de ce type se mettent en place. N'oublions pas les partenariats avec la STIB et ses stations de métro dont l'espace pourrait être rentabilisé. L'article de L'Écho mentionne des stations situées aux extrémités des lignes, en périphérie, puisque les usagers disposent souvent de moins de moyens de transport à ces endroits.

Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question portant sur le taux de fréquentation du parking à vélos à la place De Brouckère.

Ook de druk van de vastgoedmarkt en de huurprijzen vormen hierbij soms een obstakel.

Op dit moment werkt parking.brussels samen met twee privépartners, in de stad Brussel en in Sint-Gillis. Het gaat in totaal om 44 fietsstallingen, die gehuurd worden. Aangezien die kosten niet gerecupereerd kunnen worden, gaat het hier om een reële investering in fietsparkeerplaatsen.

Dit soort fietsstallingen, die zich niet langs de weg bevinden, kunnen ook een oplossing bieden voor de cargofietsen. Ik verwijs in dit verband naar het project Cairgo Bike. Tegen 2023 zouden er meer van deze stallingen moeten komen.

Er is contact opgenomen met de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Joost-ten-Node over het beheer van de fietsboxen, maar momenteel is deze kwestie nog niet uitgeklaard. We blijven dit verder aankaarten.

De voorzitter.- Het lijkt me interessant dat u uw plan in de commissie komt voorstellen. Ik stel voor dat de commissieleden in de volgorde van daarnet laten weten wat ze ervan denken.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *U bereidt samen met de gemeenten projecten voor. Het aantal fietsdiefstallen moet in elk geval snel afnemen. Fietsboxen zijn interessant, maar u zult creatief uit de hoek moeten komen en becijferde doelstellingen moeten nastreven.*

Zelf vind ik oplossingen in het kader van een publiek-private samenwerking (PPS) interessant. U mag bovendien niet vergeten dat er in de metrostations ruimte is die benut kan worden.

Op mijn vraag over het gebruik van de fietsparking aan De Brouckère antwoordde u niet.

Wordt er overwogen om aan ook andere metrohaltes fietsparkings aan te leggen?

Enfin, au-delà des quelques stations de métro que vous avez mentionnées, existe-t-il d'autres projets en cours afin de jumeler les parkings à vélos et les stations de métro ?

3109 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il est regrettable de devoir attendre aussi longtemps pour obtenir ce plan directeur, à partir du moment où il a été communiqué à la presse.

Par ailleurs, je vous ai déjà fait part de mon opposition ferme au principe d'obliger les communes à supprimer des places de stationnement pour pouvoir installer des boxes à vélos. Certes, ce règlement existe depuis longtemps, mais les communes rapportent qu'il n'est pas appliqué de la même manière depuis votre prise de fonction. Cette vision dogmatique n'a aucun sens et ne rend pas service à la cause que vous défendez. En effet, à certains endroits, il est parfaitement possible, et même nécessaire, de faire cohabiter de manière positive vélos, voitures et stationnement.

Enfin, pourriez-vous préciser si ce sont les boxes à vélos ou bien les places libres qui ne sont pas recensés dans un cadastre ? J'ai l'impression que la gestion de ces boxes laisse à désirer et nous verrons comment parking.brussels s'en occupera. Existe-t-il un cadastre de ces boxes à vélos, de leur emplacement et du nombre de places occupées ?

3111 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La première remarque concerne les extrémités de ligne, mais aussi les stations très fréquentées. Vous m'aviez consternée en disant que le rapport de la STIB mentionnait que seulement 1 % des voyageurs du réseau étaient arrivés à vélo à un arrêt, ce qui semble beaucoup trop peu.

Il est donc évident qu'une partie de la solution consiste à offrir des parkings sécurisés aux abords des stations de métro. Je ne comprends pas pourquoi ce dossier traîne. J'avais déjà déposé une proposition à ce sujet en 2016 !

Dans ces grands couloirs anxiogènes, je serais très heureuse de voir plus de monde déposer un vélo et qu'il y ait des caméras de surveillance. C'est facile à mettre en place.

De plus, en soutien à la demande relative aux places de parking supprimées en faveur d'un box à vélos, je peux l'entendre lorsqu'il n'y a pas d'alternative. Mais peut-être avez-vous vu la photo circulant sur les réseaux sociaux, montrant une place de parking sur laquelle a été installé un box à vélos au milieu d'un noyau commercial très fréquenté. Il y a pourtant toute la place alentour, sans porter atteinte aux trajets des piétons, à la verdurisation de la place, à la perspective de la place, etc.

Cela crée une opposition entre les modes de transport. C'est regrettable, parce que tout le monde trouverait son compte en respectant à la fois les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

3113 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je vous remercie pour ces éléments d'évaluation de la mise en œuvre du plan directeur vol de vélos et pour ces premiers éléments d'information sur le plan

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Zoals eerder gezegd vind ik het geen goed idee om gemeenten ertoe te verplichten autoparkeerplaatsen af te schaffen om er fietsboxen te installeren. Dat reglement bestaat al langer, maar sinds uw aantreden wordt het blijkbaar anders toegepast. Die dogmatische kijk helpt de zaak niet vooruit. Op sommige plekken kunnen auto's en fietsen perfect naast elkaar geparkeerd worden.*

Kunt u verduidelijken of het fietsboxen of lege plekken zijn die niet worden opgenomen in een kadaster? Ik heb de indruk dat het beheer van de boxen niet optimaal verloopt. Het valt af te wachten hoe parking.brussels het zal aanpakken. Bestaat er een kadaster van fietsboxen en het aantal plaatsen dat bezet is?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik ben geschokt door de uitspraak van de MIBV die stelt dat slechts 1% van de reizigers met de fiets naar de halte gaat. Dat is veel te weinig. Ik begrijp niet waarom het zo lang duurt voor er meer beveiligde fietsstallingen bij metrostations komen.*

Parkeerplaatsen schrappen voor fietsboxen kan als er geen alternatief is, maar niet om het even waar, want dan ontstaan er tegenstellingen tussen fietsers, voetgangers en autobestuurders en dat is te mijden.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik kom hierop terug wanneer uw masterplan voor fietsparkeren*

directeur stationnement vélos, dont je suis enchantée de voir qu'il suscite énormément d'attentes et de curiosité.

Nous reviendrons sur la question du stationnement lorsque le plan sera disponible. Nous observons tous d'ores et déjà l'intérêt de nombreuses communes, qui se montrent proactives en la matière.

Le doublement des budgets affectés aux infrastructures de stationnement pour vélos révèle, enfin, une véritable priorité politique à cet égard.

Pour ce qui concerne le vol de vélos, notre Région doit trouver des solutions dissuasives à court terme. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur les données du nouveau plan directeur vol de vélos.

³¹¹⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je ne comprends pas pourquoi apporter des corrections au texte prend tant de temps. Si la presse et les associations peuvent recevoir le plan directeur stationnement vélos, j'estime que le parlement en a également le droit.*

³¹¹⁵ **M. le président.**- Mme la ministre, est-il possible de présenter le plan d'ici la mi-mars et de faire parvenir le texte aux parlementaires ?

³¹¹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Le plan sera envoyé au parlement et sera aussi disponible en ligne. Il est également possible de le présenter dans quelques semaines en commission, même s'il me semble intéressant d'attendre que le comité d'accompagnement se soit réuni.*

³¹²¹ (poursuivant en français)

M. de Patoul, je demanderai les chiffres concernant la station De Brouckère. Des travaux viennent d'être réalisés dans cette station et compte tenu de la pandémie de Covid-19, je ne suis pas certaine de disposer des chiffres corrects. Je vérifierai ce point.

S'agissant des boxes à vélos, je trouve dogmatique de ne pas vouloir les installer sur des places de stationnement. À défaut, en effet, nous devons le faire sur des emplacements prévus pour les piétons, au milieu de la rue ou dans un espace vert. C'est pour cette raison que nous choisissons de préférence une place de stationnement automobile, ce qui permet de créer un emplacement pour cinq vélos. Il existe toutefois des exceptions, comme je l'ai expliqué.

beschikbaar is. Ik stel wel vast dat er al veel interesse is bij de gemeenten.

Uit de verdubbeling van het budget voor fietsstallingen blijkt dat de regering er eindelijk een beleidsprioriteit van wil maken. Het gewest moet in elk geval fietsdiefstallen ontraden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Nog niet zo lang geleden stelde ik u een aantal vragen over fietsdiefstallen en fietsparkeerplan. Beide belangrijke kwesties komen hier samen.

Ik begrijp niet waarom het zo lang duurt om correcties in de tekst aan te brengen. Als de pers en de verenigingen het fietsparkeerplan kunnen krijgen, meen ik dat het parlement er ook recht op heeft. Een mooie lay-out voor op de website kan later nog.

Het is belangrijk dat het parlement documenten tijdig krijgt om het debat inhoudelijk te stofferen.

De voorzitter.- Mevrouw de minister, er is duidelijk interesse. Ziet u het zitten om tegen half maart het plan te komen voorstellen? Kunt u de tekst aan de parlementsleden bezorgen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Wij zullen het plan aan het parlement bezorgen en online zetten. Het is ook mogelijk om het plan over enkele weken in de commissie voor te stellen. Het lijkt me echter interessant om te wachten tot het begeleidingscomité is samengekomen, zodat we al een paar concrete projecten kunnen meedelen.

(verder in het Frans)

Mijnheer de Patoul, ik zal de recentste cijfers voor het station De Brouckère opvragen.

Wat ik dogmatisch vind in verband met de fietsboxen, is ze niet willen installeren op autoparkeerplaatsen, waar nochtans ruimte is voor vijf fietsen. In plaats daarvan moeten de boxen dan op het voetpad, in het midden van de straat of in een groene ruimte worden geplaatst.

Wat uw vraag in verband met een kadaster betreft: op de website van Cycloparking is een kaart met alle fietsboxen te vinden.

Pour ce qui est du cadastre, le site web de Cycloparking propose un plan reprenant tous les boxes à vélos existants.

3123 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Des démarches sont-elles entreprises pour jumeler parkings et stations de métro ? Des stations ont-elles été présélectionnées, sélectionnées ou envisagées ?

3123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les rénovations sont incluses dans le projet. Nous sommes également en discussion avec la SNCB au sujet des rénovations dans les gares, là où c'est possible. L'insertion est parfois difficile dans une station existante, comme la station De Brouckère. Par contre, la réflexion peut être entamée pour les nouvelles stations, y compris en surface.

Ainsi, à la station Simonis, des arceaux sont installés et doivent être remontés. Il convient d'examiner les meilleures solutions pour chaque gare. Pour la station De Brouckère, cela exigera des investissements et des concertations. L'objectif est de procéder à une réflexion systématique et de demander à la STIB et à la SNCB d'inclure cet élément dans leurs projets.

Ajoutons que le plan directeur fixe la priorité sur les nœuds modaux importants et les extrémités de ligne, même si l'objectif est de rendre toutes les stations multimodales. Un calendrier, également lié aux rénovations et au contexte urbain, sera fixé.

3127 **M. le président.**- Mme la ministre, je suggère que vos services contactent ceux du parlement afin de discuter des modalités pratiques de la présentation du plan et l'envoi des documents.

- *Les incidents sont clos.*

3131 *(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

3131 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

3131 **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,**

3131 **concernant "le prolongement de la ligne de tram 62 à destination de l'aéroport de Bruxelles".**

3133 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,**

3133 **concernant "la future ligne de tram reliant la gare du Nord à l'aéroport de Bruxelles-National".**

3139 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Relier la gare du Nord et l'aéroport de Bruxelles-National par une ligne de tram est un projet qui existe depuis longtemps et qui devrait voir le jour en 2026. Cette nouvelle connexion, qui nécessite un accord entre les

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Selecteerde u al metrostations waar fietsstallingen komen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De renovaties zijn in het project opgenomen. Ik overleg ook met de NMBS over renovaties in stations, zoals De Brouckère, waar het moeilijker is om een fietsparking toe te voegen. Bij de aanleg van nieuwe stations zou daarmee systematisch rekening moeten worden gehouden.*

In het masterplan wordt voorrang gegeven aan belangrijke modale knooppunten en aan de eindstations, al blijft het de bedoeling dat alle stations uiteindelijk meerdere vervoermogelijkheden aanbieden. Er wordt een planning opgesteld die met de renovaties zal samenhangen.

De voorzitter.- Mevrouw de minister, ik stel voor dat uw diensten contact opnemen met de diensten van het parlement om de praktische modaliteiten te bespreken voor de presentatie van het plan en het bezorgen van de documenten.

- *De incidenten zijn gesloten.*

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de verlenging van tramlijn 62 naar de luchthaven van Brussel".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,

betreffende "de toekomstige tramlijn tussen het Noordstation en de nationale luchthaven".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Tegen 2026 komt er een nieuwe tramlijn tussen het Noordstation en Brussels Airport.*

Régions bruxelloise et flamande, viendrait prolonger la ligne 62 et permettrait de rejoindre la zone aéroportuaire depuis la gare en 30 minutes.

Cet accord entre les deux Régions permettra de désenclaver Zaventem et ainsi d'offrir une alternative à la voiture aux travailleurs bruxellois désireux de rejoindre l'aéroport, aux entreprises situées aux alentours, ainsi qu'aux voyageurs.

L'accord conclu entre les deux Régions cache un arrangement surprenant quant à la prise en charge des travaux. En effet, selon la presse, les 150 millions d'euros nécessaires à la mise en service de cette ligne seraient pris en charge par l'organisation flamande chargée des grands projets de mobilité autour du ring de Bruxelles, De Werkvennootschap, mais la STIB en serait l'exploitante.

Notre Région semble gagnante sur toute la ligne. Je m'interroge dès lors sur les contreparties d'un tel accord car, ce n'est un secret pour personne, le projet de la Région flamande pour le ring de Bruxelles diffère des intérêts de Bruxelles. Il ne faudrait pas que la prise en charge du coût de ce tram fasse partie d'un arrangement plus large, dont on nous tairait les tenants et aboutissants.

Confirmez-vous que les 150 millions d'euros seront bien à charge de la Région flamande et que ce sera bien la STIB qui exploitera la ligne ?

Pouvez-vous nous présenter les détails de l'accord conclu entre les deux Régions ? Comment a-t-il été décidé que la STIB serait l'exploitante et De Lijn la gestionnaire de chantier ?

Un partage des recettes entre les deux Régions est-il à l'ordre du jour ?

Combien de trams supplémentaires nécessitera l'exploitation de cette ligne ?

Cet accord est-il ponctuel ou fait-il partie d'une négociation plus large autour du ring de Bruxelles ?

³¹⁴¹ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- M. De Beukelaer rejoint la position de DéFI sur l'élargissement de Bruxelles. Je ne répéterai donc pas ses propos.

Une lecture de la situation permet de penser que ce partenariat entre nos deux Régions est un exemple concret de fédéralisme de coopération et de travail d'équipe au bénéfice de la mobilité, de l'environnement, des usagers des transports en commun et des cyclistes. Toutefois, il soulève de nombreuses questions, notamment sur d'éventuels doubles emplois, sur la situation des transports en commun en Flandre au départ de l'aéroport de Bruxelles-National, sur le coût des déplacements pour les usagers, sur la future répartition des recettes, des charges d'entretien et d'exploitation, etc.

Het akkoord tussen het Brussels en het Vlaams Gewest omvat evenwel een verrassende regeling. Volgens de pers zou De Werkvennootschap de aanleg van de tramlijn financieren en zou de MIVB de lijn uitbaten.

Het Brussels Gewest lijkt over de hele lijn te winnen. Ik vraag mij af wat de tegenprestatie voor een dergelijk akkoord is. Ik hoop dat de aanleg van de tramlijn geen deel uitmaakt van een veel ruimer akkoord waarvan we de details niet kennen.

Klopt het dat het Vlaams Gewest de aanleg van de tramlijn zal financieren en dat de MIVB de lijn zal uitbaten? Waarom is er beslist dat de MIVB de uitbater en De Lijn de werfbeheerder wordt? Zullen de ontvangsten tussen beide gewesten worden verdeeld?

Hoeveel bijkomende trams zijn er nodig om de nieuwe lijn uit te baten?

Gaat het om een onafhankelijk akkoord of maakt het deel uit van een ruimere onderhandeling over de Ring?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Dit partnerschap tussen het Vlaams en het Brussels Gewest lijkt een voorbeeld van samenwerkingsfederalisme dat de mobiliteit, het milieu, de openbaarvervoergebruikers en de fietsers ten goede komt.*

Er blijven evenwel nog een reeks vragen onbeantwoord, zoals eventuele overlappingsen, de kostprijs voor de reizigers, de verdeling van de ontvangsten, de onderhouds- en exploitatiekosten.

Klopt het dat u samen met uw Vlaamse collega een luchthaventram in het leven wilt roepen? Klopt het dat de lijn zal worden aangelegd door De Werkvennootschap en uitgebaut door de MIVB?

Confirmez-vous travailler en collaboration avec votre homologue du gouvernement flamand à l'élaboration d'un "luchthaventram" ?

Confirmez-vous le scénario de la construction de la ligne par De Werkvennootschap et de son exploitation par la STIB ?

D'autres projets sont-ils prévus avec les autres Régions du nord et du sud du pays ?

Quels sont les publics cibles de cette ligne (travailleurs, voyageurs, etc.) ?

Quel est le tracé retenu pour cette ligne en Région bruxelloise et en Région flamande ? Aura-t-il un impact sur les travaux réalisés sur la place Général Meiser ?

Avec le "luchthaventram", n'y aura-t-il pas un risque de double emploi entre des modes de transport (tram, bus, métro) qui pourraient se concurrencer ? En effet, deux lignes RER passent par la station Bordet au milieu de cette ligne. Elles feront le lien avec le métro nord qui viendra de la gare du Nord. Enfin, une ligne de train directe relie cette même gare du Nord à l'aéroport de Bruxelles-National.

³¹⁴³ D'un côté, j'entends que De Lijn utilisera l'infrastructure de la STIB sur le territoire de la Région bruxelloise. De l'autre, on indique que la STIB exploitera cette ligne. Quelle est l'option retenue ?

Va-t-on supprimer des arrêts sur la ligne 62 pour permettre de parcourir le trajet entre la gare du Nord et l'aéroport en 30 minutes, alors que c'est le temps actuellement nécessaire pour aller de la place Liedts au siège de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ?

Par ailleurs, quel sera le modèle de financement des infrastructures ? Qu'en sera-t-il des coûts de la ligne, du revenu des billets et de la répartition de ces coûts entre les deux Régions et entre les deux sociétés de transport ? La répartition des coûts d'entretien des voies et d'électricité est-elle étudiée ? Quelles sont les options envisagées ?

Comment la tarification des voyages sera-t-elle établie ? Il existe déjà le Brupass XL, le billet De Lijn ou le billet STIB Airport Line (comme la ligne 12). L'abonnement De Lijn, valable dans toute la Flandre, ainsi que sur les 60 lignes entrant en Région bruxelloise, sera-t-il valable, ou faudra-t-il utiliser celui de la STIB ? Ou les deux ?

Quel système à carte de banque sans contact pourra-t-il être utilisé ? Celui de la STIB ou celui de De Lijn, étant donné que les deux sont indépendants et incompatibles ?

Enfin, quel sera le tarif pratiqué ? Entre les 9,90 euros de la SNCB, les 7 euros du Go2City de la STIB, les 3 euros du Brupass

Voor welke doelgroep is de nieuwe tramlijn bestemd? Wat is het precieze tracé van de nieuwe tramlijn? Zal ze een impact hebben op de werken aan het Meiserplein?

Vormt de luchthaventram geen overlapping met andere of geplande vervoerslijnen?

Welke vervoersmaatschappij zal de lijn uitbaten, De Lijn of de MIVB?

Zullen er haltes van lijn 62 worden afgeschaft om het traject tussen het Noordstation en Brussels Airport in 30 minuten te kunnen afleggen, wat momenteel de reistijd is tussen het Liedtsplein en de NAVO-hoofdzetel?

Welk financieringsmodel is er uitgewerkt? Hoe zullen de kosten en ontvangsten tussen de twee gewesten en de twee vervoersmaatschappijen worden verdeeld?

Zal men zowel met een Vlaams als een Brussels vervoersbewijs kunnen reizen? Voor welk systeem van contactloos betalen zal er worden gekozen, dat van de MIVB of dat van De Lijn? Hoeveel zal een rit kosten?

XL ou les 1,80 euro du m-ticket de De Lijn, il n'est pas facile de s'y retrouver !

3145 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Je m'associe aux questions de mes collègues sur le prolongement de la ligne 62. Je voudrais également relayer les questions posées dans l'avis de la Commission régionale de la mobilité (CRM).

La CRM regrette le flou qui entoure l'exploitation du projet d'infrastructures de trams. Quelles sont les lignes concernées ? Quelles sont leurs origines et destinations ? Quelles sont leurs fréquences ? Nous savons en effet que l'un des principaux freins à l'utilisation du 62 est sa faible fréquence. Quelles sont les plages horaires de ces lignes ? Ce dernier point est important pour les travailleurs, puisqu'il y a des pôles d'emploi importants autour de Bordet comme autour de l'aéroport de Bruxelles-National, et pour les utilisateurs de l'aéroport.

La CRM regrette également que les avantages de la nouvelle infrastructure par rapport aux services ferroviaires n'aient pas été exposés, alors même que les nouvelles infrastructures pour l'accès ferroviaire à l'aéroport portées et développées par l'État belge ont coûté passablement cher et qu'elles n'ont encore été valorisées que partiellement. Nous pensons au diablo mais aussi au tunnel Schuman-Josaphat. Nous avons en outre pu lire dans la presse que ces infrastructures ont également souffert de la crise du Covid-19.

Par ailleurs, la CRM insiste sur les éléments qui peuvent être préjudiciables à l'intermodalité, notamment les trop longues distances à parcourir pour changer de moyen de transport, le manque de connectivité réelle entre les modes et le supplément diablo en cas d'utilisation du train au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National, y compris pour passer d'un mode de transport à l'autre. Le tarif de la ligne 12 de la STIB et celui du tram devraient être intégrés à la nouvelle zone tarifaire Brupass XL, mais nous savons qu'ils en sont malheureusement exclus.

La CRM recommande enfin une intégration tarifaire entre la STIB, De Lijn et la SNCB dans cette zone et d'éviter que le supplément diablo ne limite l'attractivité des liaisons, par exemple en le supprimant pour les utilisations combinées du train et d'autres transports publics.

Faute de temps, je ne fais ici que relayer les principaux points de l'avis de la CRM. Je voudrais savoir ce qu'il en est de ces questions.

3147 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Ce projet est en effet crucial pour Bruxelles et pour l'emploi bruxellois. La nouvelle ligne de tram pourrait être une solution pour les personnes peu qualifiées qui souhaiteraient travailler à l'aéroport, où il est difficile de se rendre en transport public en dehors des heures de pointes.*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Ik maak u de vragen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) over, die de vage communicatie over de komst van de nieuwe tram betreft. Om welke tramlijn gaat het precies? Tussen welke begin- en eindhalte loopt ze? Hoe ziet de dienstregeling eruit?*

Voorts betreft de GMC dat er niet is gecommuniceerd over de voordelen van de nieuwe traminfrastructuur in verhouding tot de treininfrastructuur, waar de federale overheid grote investeringen in heeft gedaan maar die slechts gedeeltelijk wordt gebruikt.

Daarnaast wijst de GMC op elementen die nadelig kunnen zijn voor de intermodaliteit, namelijk te grote afstanden bij het overstappen, onvoldoende overstapmogelijkheden en de Diabolotoeslag voor wie naar de luchthaven wil. De tarieven van buslijn 12 en van de nieuwe tram zouden in de nieuwe tariefzone Brupass XL-zone moeten worden geïntegreerd, maar ze zijn er jammer genoeg van uitgesloten.

Ten slotte beveelt de GMC opnieuw een tariefintegratie aan tussen de MIVB, De Lijn en de NMBS voor de betrokken zone.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik ben het met mijn collega's eens dat dit project heel belangrijk voor Brussel en de Brusselse werkgelegenheid is. Brussel telt een grote groep relatief laaggeschoolden die graag willen werken. Zij zouden onder meer aan de slag kunnen gaan in de luchthaven van Zaventem, maar ze geraken daar niet altijd makkelijk, zeker niet buiten de spitsuren. De nieuwe tramlijn zou een deel van de oplossing kunnen zijn.

Si j'ai bien compris, la Flandre se chargera de l'investissement et Bruxelles de l'exploitation de la ligne, dont les coûts sont élevés.

Quelle est votre estimation des coûts d'exploitation ? Les recettes reviendront-elles à la STIB ?

³¹⁴⁹ *De nombreux dossiers requièrent une coopération entre la Flandre et la Région bruxelloise, comme celui du ring ou Smart Move. Est-il possible de les examiner ensemble et d'arriver à des compromis entre les deux Régions ?*

³¹⁵¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La ligne de tram vers l'aéroport est un projet important qui s'inscrit dans le cadre de plans plus vastes visant à élargir le ring de Bruxelles et à trouver d'autres solutions que le trafic automobile de la périphérie flamande vers Bruxelles.*

Je plaide en faveur d'une visite à De Werkvennootschap, qui est responsable de la mise en œuvre de divers projets reliant la Région bruxelloise et la périphérie flamande. Montrons au gouvernement flamand que ses projets nous intéressent.

(Sourires de M. de Patoul)

Montrons que nous sommes prêts à dialoguer avec lui.

³¹⁵³ *Apparemment, les travaux commenceraient en 2023 en vue d'une mise en service de la ligne en 2026. Ce calendrier est-il correct ?*

Comment les coûts seront-ils répartis entre Bruxelles et la Flandre ? Envisagez-vous de prolonger la ligne 62 jusqu'à l'aéroport ou optez-vous pour un autre itinéraire ?

Meer in het algemeen is het goed nieuws dat Brussel en Vlaanderen erin slagen om samen te werken, oplossingen te vinden, akkoorden te sluiten en ervoor te zorgen dat de zaken vooruitgaan. Ik wil u en uw Vlaamse collega daarvoor feliciteren.

Als ik het goed begrepen heb, zal Vlaanderen de investering en Brussel de uitbating van de nieuwe lijn op zich nemen. De kosten voor Brussel zullen dus minstens zo hoog zijn, want de uitbating van een tramlijn kost heel veel geld. Er is personeel en materieel nodig dat jaar in jaar uit moet worden betaald. Ik vermoed dat die kosten tegen elkaar zullen opwegen.

Wat is uw inschatting van de uitbatingskosten? Zal de opbrengst van die uitbating naar de MIVB gaan?

In veel dossiers wordt er gediscussieerd over de samenwerking tussen Vlaanderen en het Brussels Gewest, denk maar aan de Ring of aan Smart Move. Is het mogelijk om die kwesties samen te bekijken en te zoeken naar mogelijke compromissen tussen de twee gewesten? Zijn er vernieuwende oplossingen mogelijk in de geest van wat hier gebeurt? Ik denk bijvoorbeeld aan meer openbaar vervoer, om Smart Move te helpen werken. Er wordt immers altijd gezegd dat dat alleen kan werken als er meer alternatieven zijn.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De luchthaventram is een belangrijk project dat kadert in de ruimere plannen van de verbreding van de Ring en de ontwikkeling van alternatieven voor het autoverkeer van de Vlaamse Rand naar Brussel.

Het is uitstekend dat er in dit dossier vooruitgang wordt geboekt. Ik doe graag een pleidooi om nogmaals een bezoek te brengen aan De Werkvennootschap, die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een hele reeks projecten die het Brussels Gewest en de Vlaamse Rand binden. Aangezien de heer de Patoul het vandaag wel vijf keer over de luchthaventram en De Werkvennootschap gehad heeft, denk ik dat er geen obstakels meer zijn om een dergelijk bezoek te plannen.

(Glimlachjes van de heer de Patoul)

De voorbije twee jaar heeft de Vlaamse overheid getracht de dialoog met het Brussels Gewest aan te vatten. Nu is het aan ons om het signaal te geven dat we op haar uitnodiging ingaan en in haar projecten geïnteresseerd zijn.

In de media werd gezegd dat de vergunningsaanvragen momenteel onderzocht worden. In 2022 zou een aannemer worden aangeduid en in 2023 zouden de werken starten, zodat de tramlijn vanaf 2026 uitgebaat zou kunnen worden. Klopt dat tijdschema? Wat zijn de afspraken daarover en wat is uw visie erop?

Hoe worden de kosten verdeeld tussen Brussel en Vlaanderen? Welk traject zal de luchthaventram volgen? Blijft u bij het plan om tram 62 door te trekken tot aan de luchthaven of kiest u voor een ander traject?

3155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *De Werkvennootschap est en effet un partenaire important pour les projets dépassant les frontières régionales.*

Nous envisageons un accord général entre la Flandre et Bruxelles concernant plusieurs lignes de tram. L'objectif est de parvenir à un accord entre De Lijn et la STIB et de conclure des accords sur la gestion des lignes interrégionales, tant sur les trois nouvelles lignes que sur les lignes existantes (19, 32, 82, 39 et 44).

3157 (poursuivant en français)

L'accord prévoit une répartition équilibrée de ces lignes interrégionales. Il distingue les coûts d'investissement des infrastructures liés à une implantation sur le territoire et, donc, à charge de la Région concernée, d'une part, et les coûts d'exploitation à charge de l'exploitant désigné, d'autre part. Le modèle de financement définitif est en cours de discussion. L'objectif est d'arriver à un accord sur ce point très sensible.

Les lignes existantes (19, 32, 82, 39, 44) resteront évidemment exploitées par la STIB, de même que la ligne 62 prolongée jusqu'à l'aéroport. Les futures lignes de tram, provisoirement baptisées "Sneltram", reliant Willebroek à Bruxelles le long de l'autoroute A12, et "Ringtram", en périphérie à hauteur du ring de Bruxelles, seront quant à elles majoritairement situées en Région flamande et, partant, à charge de De Lijn.

Le chiffre de 150 millions d'euros annoncé par De Werkvennootschap se rapporte à l'estimation du coût d'investissement en Flandre pour construire l'infrastructure de cette ligne, à savoir les voies, les lignes aériennes, la signalisation et les ouvrages de génie civil comme un nouveau pont au-dessus du ring, les travaux de terrassement, etc.

S'agissant des recettes, la ligne 62 prolongée jusqu'à l'aéroport fonctionnera comme toute ligne de la STIB en Flandre : le gouvernement bruxellois fixe la grille tarifaire et lesdites recettes reviennent à la STIB. Les recettes générées par la vente des titres de la STIB ne sont pas partagées avec les autres opérateurs, au contraire des titres Brupass qui font l'objet d'un autre système de répartition. Rien ne change donc par rapport à la situation en vigueur.

3159 À l'horizon 2026, la STIB entend réorganiser l'offre sur la ligne 62, actuellement sous-exploitée avec seulement cinq passages par heure. L'augmentation de sa fréquence ira logiquement de pair avec son prolongement. Le nombre de trams supplémentaires est estimé à dix unités et s'inscrit dans la programmation générale des besoins futurs.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De Werkvennootschap is inderdaad een belangrijke partner bij grensoverschrijdende projecten. Brussel is immers geen eiland. Ik kan u alleen maar aanraden om een bezoek aan de Werkvennootschap te plannen. Ik ben er zeker van dat ze u met plezier zullen ontvangen.

De bedoeling is om een algemeen akkoord tussen Vlaanderen en Brussel te sluiten over meerdere tramlijnen. Dat komt tegemoet aan een resolutie die het Brussels Parlement in 2013 heeft goedgekeurd met betrekking tot het Brabantnet van De Lijn en de aanleg van transregionale tramlijnen. De bedoeling is om een akkoord tussen De Lijn en de MIVB te bereiken en afspraken te maken over het beheer van de interregionale lijnen, zowel over de drie nieuwe lijnen als over de bestaande lijnen 19, 32, 82, 39 en 44.

(verder in het Frans)

In het akkoord is een evenwichtige spreiding van de intergewestelijke lijnen opgenomen. Er wordt bovendien een onderscheid gemaakt tussen de investeringskosten voor infrastructuur ten laste van het betrokken gewest enerzijds en de exploitatiekosten ten laste van de uitbater anderzijds. Het definitieve financieringsmodel wordt nog besproken en ligt gevoelig.

De MIVB blijft de vermelde lijnen en de tot de luchthaven verlengde lijn 62 uitbaten. De toekomstige sneltram tussen Willebroek en Brussel en de ringtram ter hoogte van de Brusselse Ring worden door De Lijn uitgbaat.

De Werkvennootschap schat de investeringskost voor het Vlaamse tracé van de luchthaventram op 150 miljoen euro. Voor de verlengde tramlijn 62 legt de Brusselse regering de tarieven vast. De inkomsten die ze genereert, zijn voor de MIVB.

De MIVB wil de dienstregeling op lijn 62 tegen 2026 opdrijven en zal daar naar schatting tien extra trams voor nodig hebben.

Er loopt overleg met het Vlaams Gewest met het oog op alternatieve formules voor intergewestelijke verplaatsingen. Het

Une collaboration est en cours avec la Région flamande en vue d'offrir des formules alternatives performantes pour les déplacements interrégionaux. En outre, l'accord de coopération de 1991 et la convention RER de 2003 offrent toujours un cadre au développement des réseaux.

La ligne vise à transporter les usagers de l'aéroport en desservant d'autres destinations dans Bruxelles que les lignes existantes, notamment de train, mais aussi les travailleurs de l'aéroport ou des zones d'emploi de Diegem. Le bus 12 répond mal à cet objectif, puisque son tracé emprunte l'autoroute A201 et ne dessert donc pas les zones au-delà du terminal de l'aéroport.

À terme, cette ligne doit rejoindre la gare du Nord, ce qui implique de réorganiser le tracé de la ligne 62 dans ce secteur. Une telle modification est impossible dans l'immédiat, du fait du trop grand nombre de trams à l'entrée du tunnel, à hauteur de la rue du Progrès. L'échéance de 2026 permet d'être optimiste, puisque la première phase de la ligne de métro 3 (Gare du Nord-Albert) devrait être mise en service d'ici là, ce qui permettra de supprimer une partie des trams.

Les risques de double emploi sont très limités. D'abord, la ligne de tram comptera plusieurs arrêts intermédiaires non couverts par le train. Ensuite, il n'existe pas de train direct entre les stations Bordet et la gare du Nord : Bordet est desservie par les lignes S4, S5, S7 et S9, et par des trains IC, mais aucun de ces trains ne passe par la gare du Nord.

³¹⁶¹ Il n'est pas prévu de supprimer des arrêts en Région bruxelloise, ni d'en faire une ligne express. Le plan d'action Avanti de la STIB s'attaque par contre à plusieurs éléments problématiques, comme le point noir de la place Général Meiser ou l'axe de l'avenue Rogier, cela en vue d'obtenir des gains de temps qui bénéficieront à tous.

³¹⁶³ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je me réjouis que nous instaurions des collaborations avec les autres Régions en matière de transport. Cependant, il faut veiller à ce qu'elles soient justes et équilibrées, raison pour laquelle nous resterons attentifs.

³¹⁶⁵ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je me réjouis que nous soyons parvenus à transcender les frontières des partis et des Régions dans ce dossier afin de parvenir à des solutions qui profitent aux citoyens.*

³¹⁶⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La N-VA vous soutient dans vos efforts en vue de relier la périphérie flamande et Bruxelles grâce à ces lignes de tram.*

- *Les incidents sont clos.*

samenwerkingsakkoord uit 1991 en de GEN-overeenkomst uit 2003 zijn bovendien nog steeds van kracht.

De luchthaventram zal reizigers naar de luchthaven brengen en andere bestemmingen in Brussel aandoen dan de huidige verbindingen. Bus 12 is daar niet voor geschikt.

Op termijn zal de luchthaventram het Noordstation als eindbestemming hebben en zal het tracé van lijn 62 in die zin worden aangepast. Dat kan nu nog niet, omdat er nog te veel trams voor de tunnel aan de Vooruitgangstraat samenkomen. Tegen 2026 moet het eerste deel van metrolijn 3 in gebruik worden genomen, waardoor een deel van die trams kan worden afgeschaft.

Het risico op overlappings is klein.

Er verdwijnen geen haltes in Brussel. De MIVB wil wel een aantal problemen aanpakken om tijdswinst te kunnen boeken.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Samenwerkingen met de andere gewesten rond openbaar vervoer zijn uitstekend, maar ze moeten wel evenwichtig blijven.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is bijzonder goed nieuws dat we er als politici in dit dossier in geslaagd zijn de partij- en gewestgrenzen te overstijgen om tot oplossingen te komen die de burgers ten goede komen. De voltallige Vlaamse en Brusselse regering verdienen daarvoor een pluim. Ik hoop dat we in de toekomst nog meer van zulke successen zullen boeken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Deze drie tramlijnen die de Vlaamse Rand met Brussel moeten verbinden, zijn zeer belangrijke projecten, ook met het oog op de modal shift waarnaar we streven. De N-VA steunt u dan ook om daar verder werk van te maken.

- *De incidenten zijn gesloten.*

3171 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

3171 **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,**

3171 **concernant "le développement du covoiturage".**

3173 *(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

3173 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- La marche, le vélo et les transports en commun sont souvent cités parmi les modes de transport à encourager et à développer pour lutter contre la congestion automobile.

À côté de ces formules alternatives, il en est une qui ne fait pas parler d'elle, mais qui peut également permettre de répondre adéquatement à la problématique : le covoiturage. Le Bureau fédéral du Plan a étudié la question. Il apparaît que le taux d'occupation des véhicules serait en hausse si nous combinions obligatoirement une taxation au kilomètre avec des mesures de soutien au covoiturage. Cet ensemble de mesures auraient pour conséquence une diminution de 13 % des déplacements en zone urbaine, ce qui est loin d'être négligeable, sachant que diminuer de 10 % le trafic réduirait de 40 % la congestion.

Cette étude cadre avec les ambitions du plan Good Move en la matière. En effet, le plan régional de mobilité (PRM) voit en ce mode de transport un outil à valoriser pour les déplacements de plus de cinq kilomètres. L'objectif pour 2030 est d'augmenter l'occupation des voitures de 1,3 à 1,35 pour les trajets en Région bruxelloise.

Si le plan Smart Move devait réellement entrer en vigueur en 2022, comme vous le souhaitez, il nous resterait donc moins de deux ans pour nous doter des outils permettant d'encourager le covoiturage et de concrétiser les chiffres avancés par le Bureau fédéral du Plan. Pour ce faire, des investissements seraient indispensables pour :

- encourager l'élaboration de plans de déplacements d'entreprise ;

- développer des infrastructures par le biais de parkings de covoiturage et de voies prioritaires pour ce mode de transport ;

- subventionner des plates-formes dédiées.

3177 Existe-t-il une cellule dédiée au covoiturage au sein de Bruxelles Mobilité ? Combien d'équivalents temps plein (ETP) travaillent-ils sur cette question ?

Qu'a-t-il été entrepris en la matière depuis l'approbation du plan Good Move en mars 2020 ?

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende "de ontwikkeling van carsharing".

(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- Naast te voet gaan, fietsen en het openbaar vervoer gebruiken is er nog een andere vervoerswijze die kan helpen om het fileprobleem op te lossen, namelijk carpooling. Volgens een studie van het Federaal Planbureau zou de bezetting van auto's toenemen als de kilometerheffing gekoppeld wordt aan steunmaatregelen voor carpooling, wat zou leiden tot 13% minder verplaatsingen in de stad en dat terwijl een vermindering van 10% al leidt tot 40% minder files.

Deze studie strookt met de doelstellingen van het mobiliteitsplan Good Move. Ook het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) beschouwt dit als een valabel alternatief voor verplaatsingen van meer dan 5 kilometer en mikt tegen 2030 op een verhoging van het aantal inzittenden per auto van 1,3 naar 1,35 voor trajecten binnen het gewest.

Als Smart Move in werking treedt in 2022, rest er ons dus nog minder dan twee jaar om carpooling te stimuleren. Daartoe moet geïnvesteerd worden in de aanmoediging van de uitwerking van bedrijfsvervoerplannen, in de aanleg van carpoolparkings en -stroken en in de werking van de uitwisselingsplatformen.

Zijn er personeelsleden bij Brussel Mobiliteit die zich focussen op carpooling?

Wat is er verwezenlijkt sinds de goedkeuring van Good Move in maart 2020?

Existe-t-il une application de covoiturage pour la Région bruxelloise ? Des collaborations avec les applications existantes ont-elles été développées afin d'encourager la pratique du covoiturage aux heures de pointe pour circuler en Région bruxelloise ou pour s'y rendre ?

Travaillez-vous sur le développement d'un plan covoiturage ?

La question du covoiturage est-elle prise en compte dans les réaménagements des axes pénétrant dans Bruxelles ?

Le Bureau fédéral du Plan (BFP) avance que l'octroi de subsides au covoiturage permettrait de populariser ce mode de transport. Cette idée est-elle à l'étude ?

Le précédent ministre wallon chargé de la mobilité avait lancé un projet pilote de covoiturage sur l'autoroute E411. La mesure n'avait pas eu l'effet escompté, car la Région flamande n'avait pas emboîté le pas. Avez-vous pris contact avec les autres Régions en vue de relancer un tel projet ? Dans l'affirmative, sur quels axes et comment ces projets se matérialiseraient-ils ?

³¹⁷⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je rappelle que le covoiturage ne représente que 7 % des déplacements en Région bruxelloise. Or cette solution est simple, conviviale et écologique, parmi d'autres avantages.

Le plan régional de mobilité (PRM) vise une augmentation de 4 % de l'occupation des voitures dans la pratique du covoiturage à l'horizon 2030. La déclaration de politique régionale (DPR) indique en outre que "les infrastructures routières seront repensées pour accompagner la phase pratique du covoiturage sur le réseau métropolitain et des emplacements de stationnement seront réservés".

Malgré cela, l'autosolisme en Région bruxelloise reste un phénomène important et peu de solutions sont déployées pour assurer l'essor du covoiturage. Une étude de juillet 2018 réalisée par la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et intitulée "Les entreprises et la mobilité partagée" appuie également le covoiturage comme solution prometteuse pour dénouer le nœud de la mobilité en Belgique.

En complément des services d'autopartage en boucle en libre-service intégral et du covoiturage payant, il me semble que d'autres solutions devraient être encouragées. Une application régionale de covoiturage gratuit est-elle en gestation ? Dans la négative, pourquoi ? Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et Bruxelles Mobilité seraient-ils en mesure de développer pareille application ? M. Smet y avait pensé à l'époque. Avez-vous avancé dans ce dossier ?

Les services de covoiturage seront-ils intégrés prochainement dans l'application My Brussels et à son service de planification d'itinéraires ?

Le ministre wallon chargé de la mobilité a récemment annoncé vouloir assouplir les conditions d'accès aux bandes

Bestaat er een carpoolingapp voor het Brussels Gewest? Wordt daarvoor samengewerkt met ander apps om carpooling tijdens de spitsuren te stimuleren?

Werkt u aan een carpoolplan? Wordt met carpooling rekening gehouden bij de heraanleg van de grote verbindingswegen?

Volgens het Federaal Planbureau zouden subsidies carpooling bevorderen. Bestudeert u die mogelijkheid?

Onder de vorige Waalse minister van Mobiliteit liep een proefproject op de E411, maar dat had niet het gewenste effect, omdat het Vlaams Gewest niet meewerkte. Hebt u contacten met de andere gewesten over een dergelijk project?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Carpooling vertegenwoordigt slechts 7% van de verplaatsingen in het Brussels Gewest. Volgens het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) moet daar tegen 2030 4% bijkomen. Conform de algemene beleidsverklaring zal de regering de weginfrastructuur daaraan aanpassen.*

In Brussel zitten nog te veel mensen alleen in de wagen en daar wordt weinig aan gedaan. Een studie uit 2018 van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) noemt carpooling een van de oplossingen voor de Belgische mobiliteitsknoop.

Komt er een gewestelijke app voor carpooling, die gratis is? Zo niet, waarom niet? Zijn het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) en Brussel Mobiliteit in staat om zo'n app te ontwikkelen?

Zullen de carpooldiensten geïntegreerd worden in de app My Brussels en in de routeplanner daarvan?

De Waalse minister van Mobiliteit wil de regels voor toegang tot de carpoolstroken op het Waalse grondgebied versoepelen. Hebben de gewesten daarover overlegd? Komen er carpoolstroken op de invalswegen naar de stad?

de covoiturage présentes sur son territoire. Une collaboration interrégionale a-t-elle eu lieu à cet égard ? Les entrées de ville seront-elles prochainement pourvues de telles bandes ?

3181 **Ou en est le développement d'emplacements de stationnement réservés ? Quel est votre objectif en la matière ?**

Quelle forme prend le soutien régional au covoiturage à travers les plans de déplacements d'entreprise ? S'agit-il d'une simple information ? Qu'a-t-il été fait depuis que le dispositif a été mis en place ? Avec quels résultats ?

Des plates-formes subventionnées existent, notamment pour le covoiturage à destination des parents et élèves de nos écoles. Quel bilan en tirez-vous ? Quels objectifs voulez-vous atteindre ?

3183 **M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- *Des applications comme Uber, Lift et Jump présentent également des inconvénients. Malgré les efforts consentis par ces fournisseurs, il y a lieu de s'assurer qu'ils jouent le jeu correctement et respectent la législation sociale.*

Existe-t-il des projets pour encadrer ces prestataires ?

3185 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je remercie M. De Beukelaer pour cette question très intéressante. Le covoiturage offre de nombreux avantages. En plus de ceux qui sont habituellement cités, comme les avantages environnementaux, l'aspect social me paraît aussi intéressant.

D'après les chiffres que j'ai collectés au cours de mes recherches sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le covoiturage ne représenterait que 2,5 % des trajets en Belgique, et ces chiffres tendraient à diminuer. Bien entendu, ils datent de 2018 et la crise sanitaire est passée par là, mais cela pose tout de même question.

Le potentiel du covoiturage est énorme. Il serait pertinent de soutenir des projets dans ce domaine. D'une part, il y a le covoiturage urbain à l'intérieur de Bruxelles, pour lequel je rejoins les questions posées. D'autre part, il y a le covoiturage interrégional. Avez-vous pris contact avec vos homologues pour développer ce type de projets ?

3187 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Toutes les initiatives qui visent le partage plutôt que la possession d'un véhicule sont bonnes à prendre pour réduire la congestion automobile. Nous pensons naturellement à l'autopartage, aux taxis et au covoiturage.

Il existe plusieurs sites spécialisés dans le covoiturage, comme l'application Carpool, en collaboration avec Taxistop, qui bénéficie du soutien du gouvernement bruxellois. Le plan

Hoever staat het met de aanleg van voorbehouden parkeerplaatsen? Wat zijn uw doelstellingen?

Hoe steunt het gewest carpooling in de bedrijfsvervoerplannen? Wat zijn de resultaten daarvan?

Voor ouders die kinderen naar school voeren, zijn er gesubsidieerde platformen. Wat zijn uw doelstellingen op dat vlak? Worden die gehaald?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Apps zoals Uber, Lift en Jump hebben ook nadelen. Die providers hebben al veel werk geleverd om applicaties, vergoedingssystemen en systemen van gebruikersscores uit te werken. Nu komt het erop aan ervoor te zorgen dat het speelveld eerlijk is en dat de randvoorwaarden gerespecteerd worden, zodat iedereen die een app wil gebruiken, er zeker van kan zijn dat de sociale wetgeving wordt nageleefd.

Zijn er projecten om die providers te omkaderen, zodat de overheid niet zelf alles opnieuw moet uitwerken, maar er wel voor zorgt dat het aanbod veilig en correct is?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Carpooling is niet alleen gunstig voor het milieu, maar is ook op sociaal vlak belangrijk.*

Volgens mijn cijfers zou carpooling maar 2,5% van het woon-werkverkeer in België uitmaken, en dat aandeel zou zelfs nog kleiner worden.

Carpooling heeft dus ontzettend veel potentieel. Carpoolprojecten zouden dan ook steun moeten krijgen. Hebt u al contact opgenomen met uw collega-ministers van de andere gewesten om interregionale carpoolprojecten uit te werken?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Alle initiatieven die inzetten op autogebruik in plaats van autobezit, zoals autodelen, taxidiensten en carpooling, helpen om de verkeersoverlast te verminderen.*

Er bestaan al verschillende carpoolwebsites, zoals die van Taxistop, die steun krijgt van de Brusselse regering. Het gewest wil particulier autoverkeer ontraden ten voordele van actieve

Good Move, comme l'ont rappelé plusieurs de mes collègues, mentionne ce mode parmi d'autres. La Région vise à mettre en place les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, d'une part, et vers le transport public et le covoiturage, d'autre part, en fonction du potentiel de chaque mode de transport pour les différentes catégories de distance et des caractéristiques sociodémographiques de la population.

Le plan Good Move s'engage dans ce domaine en affirmant que la Région accompagnera la pratique du covoiturage grâce à plusieurs leviers, à savoir "la mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprise, le développement d'infrastructures dédiées et d'emplacements de stationnement réservés et le subventionnement des plates-formes d'appariement".

Il est également nécessaire de poursuivre la sensibilisation des entreprises à ce sujet et, comme Mme d'Ursel l'a rappelé, leur mobilisation. Je rappelle que Mme Huytebroeck avait édité des fiches à l'usage des entreprises pour promouvoir le covoiturage. Elles se trouvent sur le site web de Bruxelles Environnement.

Disposez-vous d'une évaluation du développement du covoiturage dans les entreprises ?

Avez-vous eu des contacts spécifiques avec les représentants des entreprises et du monde économique à ce sujet ?

³¹⁸⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le covoiturage est important, en particulier s'agissant des navetteurs qui viennent à Bruxelles et parmi lesquels l'autosolisme est très répandu. Il convient d'encourager le taux de covoiturage parmi ces navetteurs pour réduire les embouteillages à Bruxelles et à l'entour. Le sujet est examiné en conférence interministérielle (CIM) de la mobilité, l'infrastructure et les télécommunications, où le ministre wallon a dit souhaiter poursuivre le système de bandes séparées.

S'agissant du plan Good Move, il n'existe pas de cellule dédiée au covoiturage à Bruxelles au sein de Bruxelles Mobilité. Cette mission est dévolue à d'autres cellules, où du personnel y est bien affecté.

Le plan Good Move a pour ambition le développement du covoiturage avec une augmentation de 4 % du taux d'occupation des voitures. Depuis l'approbation du plan Good Move, Bruxelles Mobilité a contribué à la promotion du covoiturage dans le cadre de la mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprise. Elle a également subsidié l'asbl Taxistop pour Carpool et MobiCalendar, ainsi que l'asbl Koalift, née en 2015, qui vise une mutualisation des trajets pour des groupes cibles particuliers, comme les écoles, les groupes sportifs et les mouvements de jeunesse. Vous connaissez probablement Taxistop à travers Carpool, auquel s'ajoute une nouvelle solution développée plus spécifiquement pour les entreprises : MobiCalendar.

vervoerswijzen, openbaar vervoer en carpooling, afhankelijk van de af te leggen afstand.

In Good Move staat dat het gewest carpooling wil ondersteunen door bedrijfsvervoerplannen te helpen uitwerken, maar ook door specifieke infrastructuur en voorbehouden parkeerplaatsen aan te leggen en door vraag- en aanbodplatformen te subsidiëren.

Zoals mevrouw d'Ursel al zei, moet er blijvend ingezet worden op bewustwording bij bedrijven. Mevrouw Huytebroeck hielp destijds als minister bedrijven al om carpooling onder het personeel te promoten. Die informatie is terug te vinden op de website van Leefmilieu Brussel.

Hebt u er zicht op hoe carpooling evolueert in de bedrijven? Hebt u al contact gehad met de bedrijven zelf en met de economische sector in het algemeen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Pendelaars die met de auto in Brussel komen werken, zitten vaak in hun eentje in hun wagen. Die groep overtuigen om te carpoolen zou de files in en om Brussel gevoelig doen afnemen. Op de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit was de bevoegde Waalse minister gewonnen voor een aparte rijstrook voor carpoolers.*

Bij Brussel Mobiliteit bestaat er geen afzonderlijke cel carpoolen, maar binnen de andere diensten is er voldoende personeel dat zich met carpooling bezighoudt.

In Good Move staat de ambitie om de bezettingsgraad van personenwagens met 4% te doen stijgen door carpooling. Brussel Mobiliteit helpt mee bedrijfsvervoerplannen opstellen en subsidieert Taxistop voor zijn deelsystemen Carpool en MobiCalendar. Daarnaast zijn er ook subsidies voor de vzw Koalift, die gezamenlijk vervoer voor schoolgroepen, sportclubs of jeugdbewegingen helpt op te zetten.

Mevrouw Pauthier, bedrijfsvervoerplannen blijken inderdaad efficiënte hulpmiddelen. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit bestuderen wat er op dat vlak mogelijk is. Ik verwijs naar mijn antwoord op een schriftelijke vraag van onlangs.

Mme Pauthier, des plans de déplacements d'entreprise sont effectivement élaborés et sont des outils efficaces. Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité étudient les diverses possibilités sur ce plan. Il est bien entendu plus aisé d'imaginer un covoiturage avec une personne ayant la même destination. Ces facteurs sont bien pris en compte dans les plans de déplacements d'entreprise.

³¹⁹¹ Pour le nombre de plans de déplacements d'entreprise, je vous renvoie à ma récente réponse à une question écrite portant sur le même sujet. Vous pouvez bien entendu m'adresser vous-même une question écrite.

L'action B2 du plan Good Move prévoit la prise en compte des objectifs de covoiturage dans le réaménagement des grands axes urbains, spécifiquement les axes de gabarit autoroutier E40 et A12. Pour ces voiries, nous réfléchissons à l'utilisation d'une partie de l'infrastructure pour favoriser les usages collectifs de la voiture. Il s'agit d'un projet à long terme.

Comme évoqué lors du dernier comité exécutif des ministres de la mobilité, la Région wallonne souhaite créer des bandes réservées aux bus ou au covoiturage sur les autoroutes vers Bruxelles, notamment la E40 et la E411. Cette option doit encore être étudiée par Bruxelles Mobilité en collaboration avec les autorités flamandes.

Nous devons favoriser et encourager le covoiturage par tous les moyens possibles, en faisant mieux connaître les applications existantes et en incluant cette option dans les plans de déplacements des entreprises et des écoles. Pour ce qui concerne ces dernières, il s'agit plutôt d'encourager les déplacements à pied et à vélo, vu leur caractère local. Le covoiturage peut être encouragé à travers l'aménagement de l'infrastructure et des plans comme Smart Move.

Dès que le principe de Mobility as a Service (MaaS) sera fonctionnel, nous pourrons y intégrer ce type de réflexion. Nous devons continuer à faire preuve de créativité en la matière. La priorité, ce sont les navetteurs. Il faut donc que les deux autres Régions collaborent. Dans la Région, où les trajets sont plutôt courts, la mobilité partagée sera privilégiée.

Ces initiatives devraient permettre de réduire l'autosolisme et de limiter les embouteillages. Par ailleurs, il est plus agréable de se déplacer à deux, même si cette option n'est pas recommandée dans la situation de pandémie actuelle.

³¹⁹³ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je n'ai pas entendu votre réponse au sujet des effectifs de Bruxelles Mobilité affectés au covoiturage.

³¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'existe pas de cellule dédiée à cette problématique, mais nous estimons qu'au total, un équivalent temps plein environ s'y consacre. Cela inclut les plans de déplacements d'entreprise.

Bij de heraanleg van de grote assen, meer bepaald de E40 en de A12, zal men rekening houden met carpooling, door bijvoorbeeld een deel van de infrastructuur te reserveren voor gedeeld vervoer.

Het Waals Gewest wil aparte bus- en carpoolstroken op de E40 en E411 in de richting van Brussel. Die optie moet nog bekeken worden door Brussel Mobiliteit en de Vlaamse overheid.

We moeten carpoolen zoveel mogelijk aanmoedigen door de platformen onder de aandacht te brengen en door carpooling als volwaardig vervoersmiddel op te nemen in de vervoersplannen van bedrijven en scholen.

Ook binnen Mobility as a Service (MaaS) moeten we aan carpooling denken. We moeten creativiteit aan de dag leggen. Onze prioriteit ligt bij de pendelaars. Daarom is het belangrijk dat de twee andere gewesten meewerken.

Met al die initiatieven gaat het individuele autoverbruik omlaag en zijn er minder files. In de coronacrisis geldt het eventjes niet, maar voor het overige is samen reizen trouwens leuker dan alleen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Ik heb niet gehoord hoeveel werknemers van Brussel Mobiliteit zich focussen op carpoolen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er bestaat geen aparte cel, maar we schatten dat er alles bij elkaar één voltijds equivalent met carpooling bezig is.*

³¹⁹⁷ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- J'entends bien que le covoiturage s'adresse plus spécifiquement aux navetteurs. La Région soutient des initiatives telles que Taxistop ou Koalift, mais elle peut en faire davantage.

Il convient de développer la dynamique et d'élaborer une véritable stratégie de covoiturage qui soit pilotée par Bruxelles Mobilité et des personnes responsables du covoiturage en son sein. Il est également important d'assurer le suivi des mesures en cours de législation.

³¹⁹⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Dans vos négociations avec la Région flamande et la Wallonie, une série de dossiers permettent de vous concerter et d'élaborer une vision globale de la mobilité. Le covoiturage devrait en faire partie au même titre que les parkings de dissuasion et les bandes réservées sur les autoroutes, par exemple.

Nous aimerions avoir une idée claire des arguments qui pourraient convaincre les autres Régions de soutenir ce type de projet.

- *L'incident est clos.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *De carpoolinitiatieven richten zich voornamelijk op pendelaars. Het gewest ondersteunt bijvoorbeeld Taxistop en Koalift, maar zou veel meer kunnen doen. Binnen Brussel Mobiliteit zou een hele carpoolstrategie ontwikkeld kunnen worden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *In uw onderhandelingen met Vlaanderen en Wallonië zijn er genoeg dossiers die zich lenen tot een brede visie op mobiliteit: carpooling, ontradingsparkings, aparte rijstroken op autowegen. Hoe wil u de andere gewesten overtuigen om samen te werken?*

- *Het incident is gesloten.*