



**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 MARS 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 MAART 2021**

ZITTING 2020-2021

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Jonathan de Patoul 1

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

concernant "le masterplan relatif au stationnement vélo".

Demande d'explications jointe de M. Julien Uyttendaele, 1

concernant "la mise en œuvre du masterplan stationnement vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Julien Uyttendaele, 1

concernant "la répartition inégale et inégalitaire en termes de stationnement sécurisé pour vélos en Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Cielkje Van Achter (N-VA)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Marc Loewenstein 19

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul 1

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

betreffende "het 'Masterplan Fietsparkeren'".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele, 1

betreffende "de toepassing van het masterplan fietsparkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 1

betreffende "de ongelijke en onbillijke spreiding van de beveiligde fietsstallingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 19

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

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

concernant "la prévention des nuisances et des risques subis par les riverains lors de chantiers".

Question orale de M. Julien Uyttendaele

23

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

concernant "la formation liée à la livraison par vélos-cargos et leur promotion en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Julien Uyttendaele

26

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 développement de l'offre logistique par vélo-cargo et la mise en place effective d'un service d'homologation régionale de véhicules et des cycles en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Julien Uyttendaele

30

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

concernant "les chiffres liés à la pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

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

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

betreffende "de preventie van hinder en de risico's voor de buurtbewoners bij werven".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele

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

betreffende "de promotie en de opleiding rond de levering met bakfietsen in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele

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

betreffende "de uitbreiding van het logistieke aanbod met de bakfiets en de effectieve oprichting van een dienst voor de gewestelijke homologatie van voertuigen en fietsen in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele

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

betreffende "de cijfers over het gebruik van de fiets in het Brussels Gewest".

Question orale de Mme Leila Agic	32	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	32
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 mise en place d'une piste cyclable en bois".		betreffende "de plaatsing van een houten fietspad".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	34	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	34
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 interventions de la STIB quant à la réfection des voiries locales".		betreffende "de interventies van de MIVB bij het herstel van de lokale wegen".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	37	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	37
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 régionale de stationnement à l'égard du personnel médical".		betreffende "het gewestelijk parkeerbeleid ten aanzien van medisch personeel".	
Question orale de Mme Leila Agic	42	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	42
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 vélos prêtés en leasing pour les Bruxelloises et Bruxellois en situation de précarité".		betreffende "de fietsen in bruikleen voor Brusselaars in precaire situaties".	
Question orale de M. Emmanuel De Bock	45	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	45
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,	

et à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État
à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du
logement et de l'égalité des chances,

concernant "les questions relatives à
l'organisation du changement de nom du
tunnel Léopold II".

en aan mevrouw Nawal Ben Hamou,
staatssecretaris van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor
Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende "de organisatie van de
naamswijziging van de Leopold II-tunnel".

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

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

1107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JONATHAN DE PATOUL**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

1107 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,

1107 concernant "le masterplan relatif au stationnement vélo".

betreffende "het 'Masterplan Fietsparkeren'".

1109 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,**

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

1109 concernant "la mise en œuvre du masterplan stationnement vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "de toepassing van het masterplan fietsparkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

1109 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

1109 concernant "la répartition inégale et inégalitaire en termes de stationnement sécurisé pour vélos en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "de ongelijke en onbillijke spreiding van de beveiligde fietsstallingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

1111 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Mon groupe se réjouit de l'augmentation de la pratique du vélo. Nous défendons une ville 100 % cyclable, dans le respect de tous les usagers. La question du vol des vélos est primordiale. D'après Pro Velo, en effet, 15 % des personnes interrogées renoncent à la pratique du vélo en raison de ce phénomène.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Mijn partij is voorstander van het fietsgebruik in de stad, maar volgens een enquête van Pro Velo ziet 15% van de respondenten ervan af uit angst voor fietsdiefstallen.

Het is goed nieuws dat de S- en metrostations rond het centrum fietsstallingen krijgen. Hoeveel nieuwe fietsboxen worden er jaarlijks geplaatst? Hoeveel moeten het er tegen 2030 zijn? Wilt u parkeerbedrijven overtuigen om ook fietsstallingen aan te leggen? Een parkeerplaats voor een auto biedt voldoende plaats voor een tiental fietsen.

Je me réjouis d'apprendre que les gares S situées en deuxième couronne et les stations de métro en bout de ligne seront équipées de parkings à vélos. La situation est urgente et la liste d'attente, interminable, avec 8.000 demandes enregistrées pour 3.924 places offertes par la Région.

Pour l'aménagement des nouveaux boxes à vélos prévus à l'horizon 2030, disposons-nous d'un calendrier échelonné ou simplement d'un objectif final à atteindre ?

Pour ce qui est des partenariats avec le secteur privé, quelle est votre approche ? Par exemple, comment comptez-vous convaincre les sociétés de parking d'aménager des emplacements pour vélos ? L'opération peut être intéressante, sachant qu'une place de stationnement pour une voiture pourrait accueillir une petite dizaine de vélos. Je pense notamment aux parkings en bout de ligne de métro, comme le parking privé Stockel Square. Comment mettre en place de tels partenariats ? Quels incitants éventuels prévoyez-vous ?

1113 Une concertation citoyenne sera-t-elle organisée par la Région pour décider de la localisation des équipements ? Les choses sont-elles pensées de manière à obtenir l'assentiment de l'ensemble des citoyens ?

Organiseert het gewest burgeroverleg over de plaatsing van fietsstallingen? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Hoe bepaalt u welke S- en metrostations in aanmerking komen voor een fietsstalling? Wanneer zullen de metrostations fietsstallingen krijgen? Wordt er nog met de MIVB over de prioriteiten gepraat?

Quelles sont les modalités fixées avec les communes ? J'entends que des appels à projets ont été lancés. Comment s'organiseront la réflexion et la discussion autour des nouveaux boxes à vélos ?

Les gares S et les stations de métro en bout de ligne semblent avoir été identifiées comme prioritaires. J'entends que sont visées les gares de Schaerbeek, Etterbeek et Jette. Quels sont les critères de sélection ? S'agit-il de la taille ou d'autres éléments ?

Quel est le calendrier d'équipement des stations de métro ? L'ordre de priorité des stations à équiper est-il encore en discussion avec la STIB ? Par exemple, la station de métro Montgomery est suffisamment vaste pour accueillir des parkings sécurisés. Cette option est-elle envisagée à ce stade ?

Une harmonisation des boxes à vélos est-elle prévue, notamment en matière de prix et d'accès - éventuellement à travers la carte Mobib -, pour faciliter la vie des cyclistes ? Vous avez déjà annoncé que la gestion serait harmonisée.

Quel est le prix d'achat d'un box à vélos ? Il me semble élevé, même si cela s'explique par la qualité du matériel. Des appels d'offres ont-ils été lancés en vue de sélectionner un type de box à vélos ?

¹¹¹⁵ Existe-t-il différents fournisseurs au niveau belge ou européen ? Les boxes à vélos choisis offrent-ils bien le meilleur rapport qualité-prix ?

Les citoyens sont également sollicités pour la mise en place de parkings dits "citoyens" dans des espaces privés, si j'ai bien compris. D'après M. Depoortere, une aide peut être apportée à la conclusion de conventions. Une aide financière pourrait-elle aussi être prévue, comme cela se fait au niveau communal, pour le réaménagement d'un espace ou l'installation des barres auxquelles seront fixés les vélos, etc. ? Nous pourrions nous inspirer, dans le domaine de l'environnement, de la stratégie Good Food, qui accorde des budgets modiques à des projets citoyens en faveur de l'environnement dans chaque commune.

Enfin, je voudrais aborder la question de la place du vélo partagé. Si celui-ci présente l'avantage d'être moins souvent pris pour cible par les voleurs, il n'en pose pas moins un problème lorsqu'on le laisse traîner sur le trottoir. Les trottinettes partagées sont d'ailleurs aussi concernées. A-t-on intégré cet aspect des choses à la réflexion ? J'entends que de nombreuses places seront réservées aux vélos privés aux abords des gares, mais ne pourrait-on pas également en prévoir pour les vélos ou trottinettes partagés ?

¹¹¹⁷ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- On le sait, le vol de vélos est un fléau qui compte parmi les principaux facteurs de dissuasion au transfert modal. Par mon intermédiaire, le PS a déjà souligné à de nombreuses reprises la problématique de la disparition d'ancrages historiques dans l'espace public - parcmètres et lampadaires, notamment - et la nécessité de

Worden de huurprijs en de toegang tot een fietsbox geharmoniseerd? Hoeveel kost zo'n fietsbox? Komt er een aanbesteding om een type fietsbox te kiezen? Zijn er meerdere Belgische of Europese leveranciers?

Het is blijkbaar ook de bedoeling om zogenaamde burgerstallingen te organiseren in privéruimtes. Volgens de heer Depoortere is er ondersteuning beschikbaar voor het afsluiten van overeenkomsten. Is er ook financiële hulp voor de inrichting van ruimten om fietsen te stallen?

Deelfietsen zijn bij dieven minder gegeerd, maar ze worden, net als deelsteps, vaak achteloos op de stoep achtergelaten. Organiseert u ook stallingen voor deelfietsen en -steps?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Fietsdiefstal vormt een van de belangrijkste hinderpalen voor de modal shift. Mijn partij heeft al meermaals de nood aan extra fietsstallingen aangekaart, net zoals die aan dropzones voor deelfietsen. Uw voorganger kon op onze steun rekenen toen de eerste fietsstallingen in metrostations werden ondergebracht.*

renforcer les possibilités de stationnement pour les vélos et d'arceaux pour vélos dans les quartiers commerçants.

Nous avons également relevé la nécessité d'avancer en créant davantage d'espaces et de zones de dépôt pour cycles partagés, en mettant simplement en conformité les zones de recul imposées par le Code de la route devant les traversées piétonnes. Outre un cadastre, cela ne demande pas de grands investissements, et cela permettrait d'avoir rapidement des zones pour déposer les trottinettes, les vélos partagés et même des vélos privés.

Nous avons par ailleurs soutenu votre prédécesseur lorsque les premières stations de métro ont été équipées de parkings sécurisés collectifs.

Concernant le masterplan, certaines associations cyclistes comme le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) et le Fietsersbond ont récemment déploré l'absence d'objectifs chiffrés et de budgets spécifiques, alors que la liste d'attente pour l'obtention d'une place dans un box sécurisé est kilométrique.

En ce qui concerne les boxes à vélos privatisés, bien que ne permettant pas le partage et la rotation des places, ce dispositif a le mérite de permettre le stationnement sécurisé en voirie. Pouvez-vous nous préciser quelles sont, à ce jour, les règles de priorité pour les demandes et l'octroi des places ? Le choix de l'emplacement des boxes est-il juste fonction du nombre de demandes ? D'autres critères sont-ils pris en considération ?

Le stationnement dans le réseau de la STIB est-il réservé aux seuls détenteurs d'un abonnement de la STIB ? Qu'en est-il des horaires dans les stations de la STIB ? Les horaires des personnes qui travaillent très tôt le matin ou très tard le soir sont-ils pris en considération ?

¹¹¹⁹ Concernant les stations SNCB, des cofinancements sont-ils envisagés ? Dans votre présentation, M. Depoortere, vous avez cité le règlement régional d'urbanisme (RRU). Quelles sont précisément les modifications préconisées en vue de l'installation par des commerces de dispositifs de stationnement pour vélos au sol ou en façade ? Une modification du RRU serait préconisée pour ancrer le principe selon lequel l'implantation de boxes à vélos en voirie ne pourrait empiéter sur l'espace piéton. Pour ce faire, le dégagement des traversées piétonnes censées être respectées selon le Code de la route présente un potentiel important.

Le cadastre de ces zones à mettre en conformité sur les voiries régionales et communales est-il finalisé ? Combien d'emplacements potentiels cela représente-t-il ? Un premier calendrier de mise en conformité et d'équipement en arceaux, zones de dépôt, boxes à vélos a-t-il été établi ? Dans la négative, pour quand est-ce prévu ?

Le manque d'arceaux pour des stationnements de courte durée est criant, notamment dans les quartiers commerçants. Tant au niveau de cette commission que celle chargée de l'aménagement

Enkele fietsersverenigingen betreuden onlangs het gebrek aan doelstellingen en specifieke middelen, terwijl toch heel veel mensen op zoek zijn naar een plek om hun fiets veilig te stallen.

Private fietsboxen bieden het voordeel van een beveiligde fietsstalling op de openbare weg. Hoe zit het met de voorrangregels om een plek in zo'n fietsbox te bemachtigen?

Zijn fietsstallingen op het MIVB-net voorbehouden voor abonnees? Hoe zit het in die context met de openingsuren van de MIVB-stations? Wordt er voor de plaatsing van fietsstallingen in NMBS-stations werk gemaakt van cofinanciering?

Wordt de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) aangepast opdat winkeliers fietsrekken in de grond of aan de gevel kunnen aanbrengen? Hoe wordt het principe dat fietsboxen voetgangers niet mogen hinderen, in de GSV opgenomen? Beschikt u over een overzicht van de gemeente- en gewestwegen waar dat principe met de voeten wordt getreden?

Plant u de harmonisering van fietsnietjes, dropzones en fietsboxen? Er is een schrijnend gebrek aan fietsnietjes, zeker in winkelbuurten. Werkt u aan de uniformering van fietsnietjes door middel van een specifieke aanbesteding? Moeten we voor een op Villo-leest geschoeide financiering vrezen?

Zowel in deze commissie als in de commissie Territoriale Ontwikkeling heerst er grote eensgezindheid om de openbare ruimte te ontdoen van invasieve reclamepanelen. Wordt er bijgevolg overwogen om tijdelijke fietsenrekken voor winkels toe te staan? Mogen die reclame bevatten? Moet de GSV daartoe worden herzien?

du territoire ou de l'urbanisme, il règne une large unanimité pour souligner la nécessité de libérer l'espace public d'un affichage publicitaire invasif.

Par conséquent, est-il prévu d'autoriser la pose de systèmes temporaires de stationnement pour vélos devant les commerces ? Des articles et des débats y ont été consacrés il y a quelques années. Dans l'affirmative, ces équipements devront-ils être neutres ou pourront-ils être sponsorisés ? Si oui, par qui ? Par le commerce qui le met à disposition ou le sponsor peut-il y être étranger ? Le RRU doit-il être révisé pour ce faire ? Quelles dispositions avez-vous soutenues en ce sens ?

Une standardisation des dispositifs d'arceaux a-t-elle été jugée souhaitable par l'établissement d'un cahier des charges spécifique ? Si oui, quand ce cahier des charges sera-t-il disponible ? Devons-nous par ailleurs craindre un modèle de financement de ces équipements comme ceux qui ont été mis en place pour Villo ? Ou bien pouvez-vous nous garantir que ces équipements ne pourront, en aucune manière, servir ou dépendre de la publicité ?

Concernant la répartition inégale et inégalitaire des stationnements sécurisés pour vélos, nous aurions envie de nous focaliser sur les endroits où la demande est la plus importante. Toutefois, il faut se demander pourquoi certains quartiers enregistrent moins de demandes. Peut-être est-ce, justement, par manque de dispositifs ?

¹¹²¹ Comment expliquez-vous une telle fracture entre certains quartiers en matière d'équipements de stationnement ? Cette fracture refléterait-elle un message sociologique ou peut-être économique sur l'existence d'une certaine disparité, voire une dualisation à l'œuvre dans notre Région ? Nous pouvons également le constater en matière de cyclopartage. Il existe une certaine ségrégation géographique, voire sociale.

Quelles sont les installations prévues en vue de pallier cette fracture ? Les subventions évoquées en 2020 ont-elles été effectivement utilisées ? Quels sont les objectifs chiffrés de déploiement d'arceaux pour 2021 ?

Concernant le dispositif à l'échelle régionale, un cadastre a-t-il été réalisé ? Pouvez-vous me dire où en est cet inventaire ? Des zones ont-elles déjà été identifiées ?

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

¹¹²⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Quelle est la part modale du vélo aujourd'hui à Bruxelles ? Si je vous pose cette question, c'est parce que l'ambition du plan Good Move est d'atteindre plus de 10 % pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles - déplacements internes, entrants et sortants - et plus de 15 % pour les déplacements dits courts, de moins de cinq kilomètres.

Il s'agit de l'objectif à l'horizon 2030. Vous savez cependant que d'après les organisations cyclistes, ce plan de stationnement

Het zou goed zijn dat plaatsen met een sterke vraag naar fietsstallingen voorrang krijgen. Tegelijkertijd moeten we ons afvragen waarom de vraag in bepaalde buurten uitblijft.

Hoe verklaart u dat er in sommige buurten zoveel meer fietsstallingen of deelfietsen zijn dan in andere? Valt dat sociologisch of economisch te verklaren?

Zijn de subsidies van vorig jaar werkelijk gebruikt? Hoeveel fietsnietjes komen er in 2021 bij? Is er een overzicht van de beschikbare fietsstallingen in het hele gewest?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - Welk aandeel heeft de fiets in de Brusselse mobiliteit? Good Move streeft tegen 2030 naar minstens 10% van alle verplaatsingen en 15% voor de verplaatsingen van minder dan vijf kilometer.

De fietsverenigingen klagen over een gebrek aan duidelijke cijfers. In Good Move staan cijfers uit een enquête, waaruit blijkt dat de fiets goed was voor 2% van de verplaatsingen in 2001 en

souffre d'un manque de chiffres clairs. Le plan Good Move donne des chiffres, issus notamment de l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) : 2 % de part modale en 2001 et 7 % en 2011, mais on trouve par ailleurs aussi les chiffres de l'enquête Monitor, menée en 2017, qui font état d'une part modale de 4 %. Soit on compare des pommes et des poires, soit on serait passé de 7 % en 2011 à 4 % en 2017 ! Cela demande une explication.

Ce qui est intéressant lorsqu'on vise un objectif, c'est de commencer par savoir où on en est aujourd'hui. J'ai essayé de consulter tous les documents à notre disposition dans le plan Good Move et je n'ai rien trouvé à cet égard. Je vous rappelle qu'à Copenhague, la part modale du vélo est de 30 %.

Le deuxième élément de mon intervention concerne le masterplan en tant que tel. Cet instrument, supposé définir la politique régionale pour une période de dix ans, demande de fixer une ligne claire et précise. Pourtant, il n'y est pas fait mention des différents types de stationnement existant à Bruxelles et de leur évaluation. Concernant le stationnement sécurisé, il existe la possibilité d'entrer avec une carte, un code, un badge. Je n'ai malheureusement pas pu voir de bilan de ces différentes utilisations et de leur efficacité.

Il n'est par ailleurs pas fait mention des nouvelles formes de stationnement sécurisé testées à l'étranger, des phases de test ou des projets pilotes qui pourraient venir fleurir au cours des prochaines années dans notre capitale. Vous reconnaissez d'ailleurs que nous ne bénéficions toujours pas d'un cadastre actualisé des emplacements existants. Cela complique l'élaboration d'un cap, puisque nous ne disposons pas des données dans leur ensemble, à l'échelle de la Région.

¹¹²⁷ Troisième élément, il peut paraître surprenant aussi qu'on ne mentionne qu'une seule fois la problématique des vols de vélos. Il est d'ailleurs rappelé que le plan pour lutter contre les vols de vélos doit encore être évalué et actualisé, sans pour autant préciser le calendrier. On peut se demander comment dresser les lignes directrices à dix ans d'un plan régional de stationnement vélo sécurisé, lorsqu'on ne l'accouple pas à la réflexion concernant le vol de vélos.

J'estime qu'il aurait été utile de nous présenter les deux plans en même temps, d'autant que les chiffres des vols de vélos continuent à croître. Une analyse fine des endroits les plus criminogènes aurait également pu faire émerger un plan d'action de sécurisations prioritaires plus détaillé.

Quatrième élément, la création de parkings pour vélos dans les grandes gares est une excellente initiative, que nous demandons depuis très longtemps. Cependant, nous pensons que l'on devrait privilégier leur création en amont des trajets des navetteurs, mais une concertation avec la Flandre est nécessaire. Il est intéressant d'avoir un pilotage commun avec les trois Régions.

On remarque également que les parkings situés aux stations De Brouckère et Bourse sont largement sous-utilisés, ce qui

*7% in 2011, maar een andere enquête heeft het over 4% in 2017!
Beschikt u over een betrouwbaar cijfer?*

Het masterplan is bedoeld om het gewestelijk beleid voor de komende tien jaar te bepalen. Er is echter nergens sprake van de verschillende types van parkeren en de evaluatie daarvan. Zo wordt de efficiëntie van verschillende types van beveiligd parkeren niet onderzocht en is er ook geen sprake van de nieuwe technieken die elders in de wereld uitgetest worden. Er is ook nog geen kadaster van de parkeerplaatsen, wat het moeilijk maakt om doelstellingen vast te leggen.

Tevens is het verbazingwekkend dat de problematiek van de fietsendiefstallen maar een keer genoemd wordt. De evaluatie van het plan voor de strijd daartegen wordt aangekondigd, zonder er echter een tijdsplan aan te verbinden.

Het is uitstekend dat er fietsenparkings komen bij de grote treinstations. Er zouden er ook moeten komen bij de stations vanwaar pendelaars naar Brussel reizen, maar daarvoor is overleg met Vlaanderen nodig.

De fietsenstallingen in de premetrostations De Brouckère en Beurs worden weinig gebruikt. Misschien is het nuttiger om op verspreide locaties kleinere parkings te plaatsen?

Het is goed dat er fietsenstallingen komen bij de treinstations in het oosten van het gewest. Hoeveel zijn er gepland?

devrait susciter une évaluation et une réflexion sur les parkings à haute capacité. Ne vaudrait-il pas mieux créer de petits parkings partout, plutôt que de forcer le trait au niveau du nombre de places ? Je pense qu'il serait intéressant de pouvoir y réfléchir.

Le stationnement à proximité des gares situées à l'est de la Région est également à saluer. Néanmoins, combien de places envisagez-vous finalement ?

¹¹²⁹ Le cinquième élément concerne le stationnement à proximité des arrêts de métro et prémétro, surtout en bout de ligne. Nous avons d'ailleurs voté une proposition de résolution en ce sens, il y a quelques années. Les travailleurs y laissent souvent leur vélo pendant toute la journée. Il est donc impératif d'offrir des solutions sécurisées. Reste à savoir combien et à quelles conditions.

En sixième point, le masterplan explique à juste titre l'importance de bénéficier d'une signalétique claire et uniforme sur le territoire régional. Comme l'illustre l'une des images du plan, il serait judicieux de développer le téléjalonnement. Les panneaux actuels ne permettent pas d'optimiser la numérisation afin d'orienter en temps réel les cyclistes vers un parking plutôt qu'un autre, en fonction des places disponibles.

Septième élément : le masterplan entend confier l'entière gestion du stationnement vélo régional à parking.brussels. L'agence dispose-t-elle de suffisamment de moyens humains et financiers pour l'assurer à grande échelle ?

Huitième élément : le masterplan prévoit des incitants financiers afin d'encourager les occupations temporaires. Nous comprenons qu'il faille avancer, mais cela représente des budgets considérables. Une large marge de manœuvre est laissée au gouvernement, lequel pourrait déterminer librement les modalités des trois mécanismes de primes, le tout dans un contexte budgétaire difficile. Il me semble important de privilégier des installations plus pérennes. Les boxes à vélos vont être revus pour offrir plus que les cinq places actuelles. Où en est la procédure ? L'aspect esthétique pourrait-il faire l'objet d'un concours, comme dans de nombreuses grandes villes ?

Le neuvième élément concerne l'adaptation du règlement régional d'urbanisme (RRU). Le masterplan prévoit, pour les immeubles, un emplacement par chambre et, pour les bureaux, il ferait passer le ratio de minimum une place par 200 m² à une place par 100 m².

¹¹³¹ Le critère unique de la taille des bureaux ne semble pourtant pas suffisamment complet et représentatif de la réalité des différents bureaux et secteurs d'activité. Au vu du succès relatif des plans de déplacements d'entreprise (PDE), on pourrait plaider pour un renforcement prioritaire du volet de l'accompagnement et pour une règle plus souple.

De fietsenstallingen aan de metrohaltes moeten beveiligd zijn, want werknemers laten er hun fiets vaak de hele dag staan. Hoeveel moeten er komen?

Het masterplan benadrukt terecht het belang van duidelijke bewegwijzering. De huidige elektronische informatiepanelen zijn voor fietsers niet geschikt.

Het volledige beheer van de fietsenstallingen wordt overgedragen aan parking.brussels. Heeft het daarvoor voldoende personeel en financiële middelen?

Er komen aanzienlijke financiële stimuli voor tijdelijke stallingen. Het lijkt mij nuttiger om die middelen te besteden aan duurzamere oplossingen, zoals grotere fietsboxen. Hoeveel staan de plannen daarvoor?

Ook de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moet aangepast worden. Het masterplan voorziet immers in een fietsenstalling per kamer voor appartementsgebouwen en voor de kantoren moet de norm aangepast worden van een plaats per 200 m² tot een per 100 m². De grootte van de kantoren lijkt mij bovendien onvoldoende als criterium. In het kader van de bedrijfsvervoerplannen zou de begeleiding kunnen worden opgevoerd en de regeling versoepeld.

De aanpassing van de GSV is uitgesteld tot 2023 of later. Hebt u daarover overlegd met de heer Smet?

Moet u geen rekening houden met het feit dat er veel minder personeel naar kantoor komt nu telewerk ingeburgerd is en op basis daarvan de regels versoepelen?

Volgens het masterplan moeten fietsenstallingen bij nieuwbouw niet alleen voldoen aan de behoeften van de bewoners, maar ook aan die van de omwonenden. Wordt het plaatsen van extra

Ce critère est-il vraiment le bon ? Une réflexion a-t-elle été entamée pour coller au maximum à la réalité des Bruxellois ? Comment avez-vous procédé ?

Il est question d'apporter des modifications au règlement régional d'urbanisme (RRU). Une concertation est-elle organisée entre votre cabinet et celui de M. Smet concernant le report de la réforme pour 2023 au plus tôt, ce qui serait synonyme d'un report de votre réforme en matière de stationnement ?

À une époque où il est beaucoup question de télétravail, ne faudrait-il pas assouplir ces règles extrêmement strictes, en tenant compte d'une présence réduite de personnel dans les bureaux au même moment ? Tous ces éléments appellent une poursuite de la réflexion, tout en ne négligeant pas la nécessité d'agir.

Votre plan mentionne : "dans le cadre des nouvelles constructions, le parking à vélos doit répondre aux besoins des occupants, mais également apporter une solution pour les besoins environnants (plus 25 %)." Pourriez-vous préciser cette disposition ? Signifie-t-elle que les nouvelles constructions devront prévoir des parkings pour les immeubles voisins, qui ne disposeraient pas de suffisamment de places de parking ?

¹¹³³ S'agit-il d'une règle contraignante ou d'une possibilité offerte ? Ce point suscite de nombreuses interrogations.

Qu'en est-il de la mutualisation ? Il en est beaucoup question en matière de stationnement de voitures, mais aussi de vélos. Qui pourra mutualiser le stationnement, qui devra le faire : les particuliers, les entreprises, etc. ? Quelles aides financières leur seront-elles disponibles ? De la part de quelle autorité ? Bref, comment cette mutualisation fonctionnera-t-elle ? Il est important d'éclairer la commission sur ce point.

Nous vous avons déjà demandé de revoir l'arrêté de 2013 qui oblige les communes à supprimer une place de stationnement de voiture pour bénéficier d'un subside à l'installation d'un box à vélos. Je vous avais parlé de ce box à vélos installé au milieu d'un noyau commercial alors qu'il aurait été possible de le déplacer dix mètres plus loin, sans empiéter sur les espaces réservés aux piétons ou sur les espaces verts. En outre, il existait déjà énormément d'emplacements à vélos sur cette place très fréquentée. Un assouplissement de la règle peut-il être envisagé ? Une étude est-elle en cours pour mutualiser les places dans certains boxes aux endroits qui, comme les noyaux commerciaux, sont soumis à une forte pression ?

Dans les Park and Ride (P+R), il est possible de déposer son vélo assez facilement. On pourrait imaginer la même chose dans un endroit sécurisé où les places sont mutualisables.

Enfin, en ce qui concerne l'arrêté relatif aux parkings publics, le plan directeur précise que ceux-ci devront accueillir un nombre déterminé d'emplacements à vélos en fonction du nombre de places de stationnement de voiture.

fietsenstallingen ter compensatie van een gebrek aan plaatsen in de omliggende gebouwen een verplichting of een mogelijkheid?

Hoe zit het met het delen van ruimten om fietsen te stallen? Wie moet die organiseren? Welke financiële steun kan men krijgen en van wie? Hoe zal het systeem precies werken?

Ik heb al eerder gevraagd om het besluit van 2013 te herzien dat de gemeenten verplicht om een parkeerplaats voor auto's af schaffen als ze een subsidie willen krijgen voor de plaatsing van een fietsbox. Overweegt u een versoepeling van die regel? Loopt er een studie over collectief gebruik van fietsboxen op erg drukke plaatsen?

1135 Comment ces chiffres ont-ils été arrêtés, à savoir 5 emplacements pour 10 à 50 places de stationnement de voiture, puis 1 par 10 places supplémentaires ? Quel type de sécurisation y est-il prévu ? Si le système est payant, à charge de qui ? Comment les barrières d'accès seront-elles activées ? Ou s'agira-t-il d'un espace séparé ?

1137 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Le Fietsersbond s'est montré assez critique au sujet du masterplan stationnement vélo, y voyant surtout une liste de bonnes intentions, sans objectifs quantifiés ni moyens budgétaires assortis. Le masterplan indique les orientations du gouvernement, mais s'accompagnera-t-il d'un plan détaillé des actions, calendriers et budgets ?*

Quelle sera la répartition des tâches et des moyens entre la Région et les communes ?

Parking.brussels, chargée de gérer cette mission importante, dispose-t-elle de suffisamment de personnel ou devra-t-elle engager ?

1139 *Y a-t-il déjà eu des discussions avec la SNCB pour aménager des emplacements pour vélos à proximité des gares ? Quel est l'état des lieux dans ce dossier ? Qui va le gérer ? Est-ce aussi parking.brussels ?*

Les parkings à vélos aux arrêts Bourse et De Brouckère sont très souvent vides. Sait-on pourquoi ? Est-ce dû à un coût trop élevé ou à la crainte qu'ils ne soient pas sécurisés ?

1141 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Groen se réjouit du plan ambitieux présenté, qui entend tripler la part modale du vélo en l'espace de dix ans. Il est bien élaboré, concret et concis.*

Néanmoins, je me demande pourquoi vous faites le choix d'un seul opérateur, en l'occurrence parking.brussels. Cela ne

Volgens het masterplan moeten er in openbare parkings vijf fietsenstallingen zijn voor tien tot vijftig autoparkeerplaatsen, en een extra stalling per tien bijkomende autoparkeerplaatsen. Hoe heeft men die cijfers bepaald? Hoe zullen de stallingen worden beveiligd? Zullen ze gratis zijn? Komen de fietsenstallingen in een aparte ruimte?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De Fietsersbond was vrij kritisch over het Masterplan fietsparkeren. De bond vond het vooral een lijst van goede voornemens waarin gekwantificeerde doelstellingen en bijbehorende begrotingsmiddelen ontbraken. U zei wel iets over die begrotingsmiddelen, maar het was niet helemaal duidelijk. Zo meen ik te hebben gehoord dat het budget zou worden verdubbeld. Daarnaast had u het over een budget van 500.000 euro voor gemeentelijke projecten, waar vijftien gemeenten een beroep op hebben gedaan.

Het masterplan geeft aan waar de regering naartoe wil, maar komt er nog een gedetailleerd plan met de acties, tijdschema's en budgetten, zodat alles wat concreter wordt en we ons ervan kunnen vergewissen dat de nodige middelen voor de uitvoering van het plan beschikbaar zijn?

Hoe zullen de taken en de middelen tussen het gewest en de gemeenten worden verdeeld?

Parking.brussels zal de leiding nemen in dit verhaal. Beschikt het agentschap daarvoor over voldoende personeel of zal het extra mensen aanwerven? Ik krijg in mijn mailbox heel wat klachten van burgers over eentalige boetes, slechte communicatie enzovoort. Dat is een andere problematiek, maar het toont wel aan dat de burgers niet tevreden zijn over de werking van parking.brussels.

Het gaat natuurlijk om parkeren en parkeerboetes, maar ik wil graag weten of parking.brussels uitgerust is om die belangrijke taak te vervullen en de leiding te nemen in dit dossier. Of zullen er nog veranderingen worden doorgevoerd?

Ik begrijp dat het de bedoeling is om met de NMBS in dialoog te gaan of een contract af te sluiten om bij de stations parkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Dat lijkt me logisch. Zijn er al gesprekken geweest met de NMBS? Is er al vooruitgang geboekt in dat dossier? Wat is de stand van zaken? Wie zal dit dossier behartigen? Is dat parking.brussels?

De fietsparkings aan de haltes Beurs en De Brouckère staan heel vaak leeg. Is al geëvalueerd waarom precies? Komt dat omdat ze te duur zijn? Of omdat de buurtbewoners vrezen dat ze niet veilig zijn?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Door omstandigheden heb ik de voorstelling van het plan door de medewerkers van Brussel Mobiliteit gemist, maar ik heb wel het plan zelf aandachtig gelezen. Groen is blij dat er een ambitieus plan voorligt, waarin het streefdoel is om het modale aandeel van het fietsgebruik in tien jaar tijd te verdrievoudigen. Het plan is goed uitgewerkt; zo wordt er bijvoorbeeld een opdeling gemaakt

fragilise-t-il pas le modèle ? À moins que ce choix n'exclue pas le recours à d'autres acteurs, dont les communes et le secteur privé ?

Un deuxième choix fondamental est celui de ne plus installer de boxes à vélos dans l'espace piéton. Désormais, les boxes à vélos seront uniquement placés en dehors des trottoirs, soit dans un bâtiment ou sur la voie publique. Pouvez-vous le confirmer ?

¹¹⁴³ *Qu'en est-il de la possibilité de prévoir des installations de plus grande capacité ? Les boxes à vélos actuels peuvent accueillir cinq vélos. Certes, qui dit plus grande installation, dit plus grande superficie. Mais serait-ce envisageable sur les places ? Ou le plan exclut-il cette option ?*

Un autre choix fondamental est celui d'emplacements fermés, qui garantissent évidemment la meilleure protection et sécurité. Cependant, dans d'autres villes plus à la pointe en matière d'usage du vélo, on constate qu'on y crée toujours une grande offre de stationnement sur la voie publique au moyen d'arceaux. Ce choix est sans doute motivé par des raisons pratiques, vu la difficulté de libérer des bâtiments pour y aménager des emplacements.

Quoi qu'il en soit, si l'on veut inciter une grande partie de la population à se mettre au vélo, on ne peut se passer des arceaux, couverts ou non. Je n'ai pas retrouvé explicitement cette option dans le plan. Pourtant, à court terme, c'est une carte à jouer pour proposer au plus grand nombre un stationnement vélo un peu plus sécurisé.

naar lengte van de verplaatsingen. Het is bovendien concreet en bondig. Dat zijn alvast drie sterke punten.

Op de vele elementen in het plan waarmee ik het eens ben, ga ik niet verder in. Wel heb ik nog een aantal vragen. Ten eerste, waarom kiest u met parking.brussels voor één operator? Is dat geen kwetsbaar model? Ook in andere contexten, zoals huisvesting, is gebleken dat als je snel sterk vooruit wilt gaan en capaciteit wilt uitbouwen, je beter met velen tegelijk kunt werken en er ook goed aan doet om de privésector in te schakelen. Waarom kiest u dan voor dat 'single point of contact' bij parking.brussels? Of sluit die keuze niet uit dat er meerdere spelers, waaronder gemeenten en privéspelers, worden ingeschakeld?

Een tweede fundamentele keuze die ik wil aankaarten, is de keuze om geen fietsboxen meer te plaatsen in voetgangersgebied. Dat zou een nieuwigheid zijn. In het verleden was de stelregel dat er 2 m vrije doorgang voor voetgangers bewaard moest worden. Als ik het correct interpreteer, kan er voortaan onder geen enkel beding een fietsbox komen op een voetpad, een plein of een andere voetgangersvoorziening, zelfs al zou er 4 m of meer beschikbare ruimte zijn. Fietsboxen worden met andere woorden enkel nog buiten het voetpad geplaatst, dus in een gebouw of op de openbare weg. Kunt u dat bevestigen?

Wat met de mogelijkheid om in grotere installaties te voorzien? In de fietsboxen die we vandaag kennen, kunnen vijf fietsen worden gestald. Er zijn fietsboxen denkbaar voor tien of zelfs twintig fietsen. In Schaarbeek is er een tiental jaren geleden een samenwerking geweest tussen Sint-Lukas en de gemeente om een aantal nieuwe vormen te bedenken. Dit heeft interessante creaties opgeleverd, zoals een installatie voor twintig fietsen en de mogelijkheid om ook daarrond nog fietsen te stallen. Dit neemt natuurlijk een grotere oppervlakte in en is dus misschien niet altijd mogelijk op de openbare weg. Is zoiets denkbaar op pleinen? Of sluit dit plan dat uit?

Een andere fundamentele keuze die ik in het kader van dit plan wil voorstellen, is die voor afgesloten stallingsplaatsen, voor een afgesloten box of een afgesloten ruimte in een gebouw. Dit biedt natuurlijk de beste bescherming en veiligheid voor het fietsmateriaal.

Als je naar andere steden kijkt, die verder staan op het vlak van fietsgebruik, zoals Gent en Leuven, dan zie je dat er nu nog steeds veel parkeeraanbod op de openbare weg wordt gecreëerd door middel van fietsbogen. Ik vermoed dat deze keuze wordt gemaakt om praktische redenen, omdat het heel moeilijk is om gebouwen vrij te maken op de benedenverdieping en daar fietsstallingen in te richten. Ook de ruimte voor fietsboxen is beperkt. Wil je een groot deel van de bevolking op de fiets krijgen en een veilige fietsstalling aanbieden, dan kun je niet anders dan op een bepaald moment fietsbogen te gebruiken, al dan niet overdekt met een soort overkapping.

Ik heb dit niet expliciet in het plan gelezen. Is dit geen optie om de gewenste verdrievoudiging waar te maken en om toch nog

¹¹⁴⁵ *Selon les arrêtés pris à l'époque dans le cadre du plan de stationnement, chaque commune et gestionnaire de voirie est tenu de placer un arceau tous les 150 mètres, et ce, sur tous les trottoirs de toutes les rues de la Région. Nous constatons cependant que ce n'est pas le cas. Le masterplan va-t-il modifier, maintenir, voire renforcer, cette obligation ?*

Le règlement régional d'urbanisme (RRU) adapté impose une offre de stationnement vélo couvert et sécurisé par 100 m² de bureaux et par dix voitures. Comment ces chiffres ont-ils été calculés ? Ils me semblent faibles au regard de l'ambition affichée.

Ne faudrait-il pas revoir à la hausse les objectifs en matière de parkings pour vélos ? Les chiffres de la part modale visée dans le masterplan sont-ils transposés quelque part ? L'administration dispose-t-elle de statistiques chiffrées de l'offre actuelle de stationnement vélo de courte ou de longue durée ?

¹¹⁴⁷ *Existe-t-il un objectif chiffré permettant aux gestionnaires de voirie de vérifier s'ils sont sur la bonne voie pour réaliser cette ambition ?*

¹¹⁴⁹ **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Le plan de stationnement vélo est très diversifié, avec une approche sur plusieurs fronts. Cependant, je me demande dans quelle mesure sa réussite dépend du bon vouloir des communes. Comment se déroule la collaboration avec ces dernières ? S'il est une bonne chose que Brulocalis soit représentée au sein du comité de suivi, cela suffira-t-il à rallier l'ensemble des communes ?*

Selon moi, il est très important que les tarifs soient harmonisés au sein de la Région. Pouvez-vous expliquer comment cette harmonisation verra le jour ? Y aura-t-il un abonnement à un tarif social ?

gegroepeerde fietsbogen op de openbare weg te creëren? Dit is niet de meest wenselijke optie voor fietsstallingen, maar op de korte termijn een haalbare kaart om veel meer mensen een iets veiligere fietsstalling te kunnen aanbieden.

Krachtens de besluiten die destijds zijn getroffen in het kader van het parkeerplan, moet iedere gemeente en wegbeheerder verplicht om de 150 meter een fietsboog plaatsen, en dit op alle voetpaden in alle straten in het gewest. We stellen echter vast dat dat niet het geval is.

Het is niet duidelijk of dit plan deze verplichting wil behouden. De parkeerordonnantie komt eraan, met in het zog daarvan nieuwe besluiten. De vraag is of met dit masterplan de verplichting verandert, ze behouden blijft of wordt verscherpt?

In de aanpassingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wordt gevraagd om in een overdekte en beveiligde fietsstalling per 100 m² kantoren en per tien auto's te voorzien. Hoe werden die cijfers berekend?

Op het eerste gezicht lijkt me dat weinig, gelet op de uitgesproken ambitie. Als u het fietsaandeel wilt verdrievoudigen en de auto nu al een minderheidsaandeel van ongeveer 30 à 40% heeft in het mobiliteitsgedrag, en u trekt maar een tiende van de parkeerruimte voor auto's uit voor fietsparkings, komt u dan wel aan de beoogde doelstelling? Moet de doelstellingen voor fietsparkings dan niet omhoog? Vanwaar de keuze voor deze getallen? De aantallen van het modale aandeel dat u wilt bereiken, staan in het fietsmasterplan aangegeven. Zijn daar vertalingen van te vinden? Beschikt de administratie over cijfermateriaal van het huidige aanbod van fietsparkeerinstallaties op de korte of lange termijn?

Is er een in cijfers uitgedrukte doelstelling waarmee elke wegbeheerder kan nagaan of hij op de goede weg is om die ambitie waar te maken?

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Het fietsparkeerplan is zeer divers, met veel verschillende lagen en een aanpak op meerdere fronten. Er wordt samengewerkt met de NMBS, met privéspelers enzovoort.

Ik vraag me wel of in hoeverre het welslagen van het plan afhangt van de goodwill van de gemeenten. Hoe loopt de samenwerking met hen? Het is goed om te horen dat Brulocalis vertegenwoordigd is in het opvolgingscomité, maar volstaat dat volgens u om alle gemeenten mee aan boord te krijgen?

Volgens mij is het heel belangrijk dat de tarieven binnen het gewest geharmoniseerd worden. Kunt u uitleggen hoe u zo'n harmonisering tot stand wilt brengen?

Komt er een abonnement aan een sociaal tarief? Er is veel armoede in het gewest, en armen zijn niet bepaald de meest fervente fietsers. Een fiets kopen en een abonnement nemen zijn allemaal hindernissen voor hen.

1151 *Dans les communes ou quartiers où le vélo est moins prisé, il y a aussi moins d'infrastructures adaptées. Comment allez-vous changer la donne ?*

Des subsides peuvent-ils être demandés pour l'aménagement d'une infrastructure commune dans un grand immeuble ? Des facilités sont-elles prévues pour l'aménagement de parkings à vélos dans les lieux culturels ?

Pour ce qui est des vols de vélos, il est évident qu'un bon parking constitue la meilleure forme de prévention.

1153 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Les objectifs fixés contiennent une série d'éléments très intéressants, bien que pas toujours inédits, puisque déjà présents dans d'autres plans. Cependant, pour rendre ce plan efficace, il manque une feuille de route claire et des chiffres sur lesquels vous engagez votre responsabilité politique. Nous voulons connaître la situation actuelle et vos objectifs chiffrés annuels jusqu'à la fin de la présente législature, en 2024, en matière d'utilisation du vélo, d'implantation de parkings pour vélos et de places supplémentaires.

Une fois ces chiffres connus, il faudra que vous nous présentiez clairement les budgets alloués à chaque politique, année après année, et le nombre d'équivalents temps plein (ETP) dédiés à ces tâches. Faute de personnel supplémentaire, qui prendra en charge ces nouvelles missions ?

C'est cette vision-là qui nous manque aujourd'hui. Vous ne pouvez pas noyer notre commission et les citoyens dans des déclarations d'intention et des chiffres très larges. Il faut que nous puissions suivre très précisément la situation année après année. Nous espérons que vous pourrez nous fournir des précisions, y compris sur le futur rôle de parking.brussels.

Comment le recrutement sera-t-il organisé ? Je rejoins la question de M. Verstraete sur l'utilisation des espaces dédiés aux piétons pour l'installation de parkings à vélos, alors qu'il y en a déjà suffisamment à ces endroits ?

Je souhaiterais que vous présentiez à cette commission un tableau et une feuille de route clairs, qui font actuellement défaut.

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De nombreuses questions ont été posées. J'invite les représentants de l'administration à intervenir s'ils veulent apporter des précisions.

Concernant l'usage du vélo à Bruxelles, l'échantillon utilisé pour l'étude Monitor est trop petit pour être représentatif. La marge d'erreur est de 5 %, soit plus que la part modale mentionnée. L'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) donne, elle, un chiffre de 7 % pour les

In gemeenten of wijken waar minder wordt gefietst, is er minder fietsinfrastructuur. Op welke manier zult u daar iets aan veranderen? Ook al staan extra fietsparkings eerst een paar maanden leeg of is er nog geen vraag naar, toch kunnen ze een stimulans zijn voor mensen om de fiets te gebruiken.

Kunnen subsidies worden aangevraagd wanneer in een groot gebouw een gezamenlijke fietsinfrastructuur wordt uitgebouwd? Zijn er voor culturele hubs of plekken ook faciliteiten om te voorzien in fietsparkings?

Ik heb al een antwoord gekregen op mijn schriftelijke vraag over fietsdiefstallen, waarvoor dank. Uiteraard is een goede fietsparking de beste vorm van preventie voor fietsdiefstallen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- Een duidelijk stappenplan en streefcijfers ontbreken. Die visie ontbreekt vandaag. Intentieverklaringen en grove cijfers volstaan niet. We moeten de situatie jaar na jaar nauwgezet kunnen volgen.

We willen de huidige situatie kennen, evenals uw jaarlijkse streefcijfers voor fietsgebruik, vestiging van fietsparkings en extra plaatsen op die parkings. Zodra die cijfers bekend zijn, zult u ons de jaarlijkse budgetten en het aantal voltijdse equivalenten moeten meedelen. Want wie zal de nieuwe opdrachten uitvoeren als er geen extra personeel komt?

U zou in deze commissie een duidelijk stappenplan moeten voorstellen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De steekproef voor de Monitorstudie is te klein om representatief te zijn voor het fietsgebruik in Brussel. Volgens de nationale Beldamenquête maken de verplaatsingen met de fiets in Brussel 7% uit van alle verplaatsingen. Dit jaar volgt nog een nieuwe enquête in samenwerking met Vlaanderen.

déplacements intrabrugeois. Une nouvelle enquête est prévue cette année, en collaboration avec la Flandre.

¹¹⁵⁷ (poursuivant en néerlandais)

Les plans relatifs au stationnement vélo et au vol de vélos ne sont pas fusionnés, mais ils sont étroitement liés. Le masterplan est d'ailleurs l'une des dernières actions découlant du plan d'action contre le vol de vélos de 2016, dont une nouvelle version doit être adoptée cette année. De plus, ce nouveau plan contre le vol de vélos doit intégrer une analyse des facteurs criminogènes, qui pourra contribuer au développement du masterplan stationnement vélo.

S'il est important de réaliser, dans le cadre d'une étude préparatoire du masterplan, un calcul du nombre d'emplacements potentiels dans les différents domaines d'action, les chiffres et budgets précis ne sont pas toujours simples à estimer. En effet, ils sont souvent liés à des travaux de plus grande ampleur.

Le gouvernement veut libérer progressivement des budgets et, dans les années qui viennent, parking.brussels sera mieux dotée pour remplir ces nouvelles missions. Cela commence dès aujourd'hui avec un premier comité de suivi organisé en mars pour transposer le plan en actions.

Pour 2021, nous avons doublé le budget de parking.brussels dédié aux investissements dans le stationnement vélo. L'agence dispose également d'un budget pour ses frais opérationnels de 2021. Bruxelles Mobilité dispose, pour sa part, de moyens pour aménager des parkings à vélos ou octroyer des subsides aux communes. Il s'agit, au total, de plus de 3 millions d'euros par an. D'ici fin 2021, près d'un demi-million supplémentaire sera alloué aux communes pour de nouveaux parkings à vélos.

¹¹⁵⁹ *Comme chaque année, des subsides peuvent être demandés pour l'équipement et l'infrastructure.*

Par ailleurs, un budget supplémentaire de 500.000 euros est dégagé pour les communes dans le cadre des moyens de relance, pour se doter d'infrastructures cyclables. Le montant maximum auquel elles peuvent prétendre a été augmenté de 30.000 à 75.000 euros. Pour 2020, on dénombre une offre de 105

(verder in het Nederlands)

De vraag is gesteld waarom het fietsparkeerplan en het fietsdiefstalplan niet samengevoegd worden. Er is een sterke link tussen die twee plannen. Het masterplan is een van de laatste acties uit het fietsdiefstalplan van 2016. We werken nu aan een nieuw diefstalplan dat dit jaar moet worden goedgekeurd. Beide houden verband met elkaar, maar dat is een kip-en-eiverhaal en we willen op beide domeinen vooruitgang boeken.

Ook in het kader van het nieuwe fietsdiefstalplan moet er een analyse van de criminogene factoren gebeuren. Die kan bijdragen tot het ontwikkelen van het Masterplan fietsparkeren en op die manier kunnen ze elkaar versterken.

Er zijn heel veel vragen over de oprichting van een fietsvereniging. Het is belangrijk dat in een voorbereidende studie van het masterplan een berekening wordt gemaakt van het potentiële aantal plaatsen op de verschillende actiedomeinen. De precieze aantallen en budgetten daarvoor zijn echter niet altijd eenvoudig in te schatten omdat die vaak gelinkt zijn aan grotere werken. Voor de renovatie van een MIVB-metrostation bijvoorbeeld zijn de kosten in deze fase soms moeilijk in te schatten. Dat geldt ook voor de grotere NMBS-stations. De ambitie is er om daarin te investeren, ook bij federaal minister van Mobiliteit Gilkinet, maar er moeten zeker nog enkele zaken worden verduidelijkt.

De regering wil geleidelijk aan budgetten vrijmaken. Parking.brussels moet de komende jaren beter uitgerust worden om die nieuwe opdrachten te vervullen en moet ook geleidelijk kunnen groeien. Dat begint nu al met een eerste opvolgingscomité dat in maart wordt georganiseerd om het plan om te zetten in acties en op die manier naar een hogere versnelling te schakelen.

Voor 2021 hebben we het budget voor investeringen in fietsparkeren bij parking.brussels verdubbeld tegenover 2020. Parking.brussels heeft daarnaast ook een budget voor de operationele kosten in 2021. Brussel Mobiliteit beschikt ook over middelen, via verschillende posten, om zelf fietsparkings te plaatsen en om subsidies voor fietsparkings toe te kennen aan gemeenten. In totaal gaat het om een bedrag van meer dan 3 miljoen euro per jaar. Tegen eind 2021 zal er nog bijna een half miljoen euro extra naar de gemeenten gaan voor bijkomende fietsparkings.

We hebben twee subsidierondes georganiseerd. Ten eerste was er de klassieke ronde, waarin subsidies kunnen worden aangevraagd voor uitrusting en infrastructuur. Die oproep doen we elk jaar.

Daarna is in het kader van de relancemiddelen voor de gemeenten een bijkomend budget van 500.000 euro uitgetrokken om in fietsinfrastructuur te voorzien. Daardoor is het maximumbedrag

stationnements sécurisés et 448 non sécurisés, dont les moyens ont été répartis entre seize communes.

dat de gemeenten konden aanvragen verhoogd van 30.000 naar 75.000 euro, meer dan een verdubbeling dus. Voor 2020 gaat het om 105 beveiligde en 448 niet-beveiligde fietsstallingen. De middelen werden verdeeld over 16 gemeenten.

¹¹⁶¹ *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

On me demande s'il existe un calendrier concernant tous ces nouveaux boxes à vélos et ce qu'il est prévu de faire entre-temps. Le comité de suivi a établi une stratégie. À ce jour, il est difficile de donner des chiffres exacts. Cela dépend notamment de la répartition en voirie et hors voirie, qui sera différente selon les quartiers.

U vraagt me of er een tijdschema bestaat voor al deze nieuwe fietsboxen en wat er ondertussen zal gebeuren. Het opvolgingscomité heeft een strategie uitgestippeld. Momenteel is het moeilijk om exacte cijfers te geven. Er bestaan immers verschillen tussen de wijken maar ook tussen bijvoorbeeld mannen en vrouwen. Gedetailleerde analyses zijn dus nodig.

Il y a en effet des différences entre les quartiers, tant au niveau des taux de possession de voiture et de vélo que du taux d'utilisation des transports en commun, mais il y a aussi des différences entre les personnes, par exemple entre les hommes et les femmes. Il faut donc faire des analyses les plus détaillées possibles, qui tiennent compte de tout cela, notamment les éléments sociodémographiques.

In heel wat studies wordt het verband tussen mobiliteit en armoede onderzocht. We buigen ons nu over de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk en sociale fietsleasing.

De nombreuses études très intéressantes se penchent sur les rapports entre mobilité et pauvreté. Nous travaillons donc notamment sur l'accessibilité au réseau de la STIB et sur le leasing de vélo social, car nous sommes conscients de cet aspect des choses. Il est crucial, dans une société démocratique, que chacun et chacune ait la possibilité de se déplacer quand il ou elle le souhaite.

¹¹⁶³ En ce qui concerne les subventions, les communes peuvent déjà en demander pour tous les types de stationnement pour vélos, qu'il s'agisse de boxes, d'arceaux, de locaux, etc. Deux types d'appels à projets ont été lancés cette année. J'espère dès lors que les besoins sont satisfaits.

De gemeenten kunnen al subsidies aanvragen voor alle soorten parkeermogelijkheden voor fietsen. Dit jaar zijn twee projectoproepen gelanceerd. Ik hoop dan ook dat er aan de behoeften wordt voldaan.

¹¹⁶⁵ *(poursuivant en néerlandais)*

(verder in het Nederlands)

Les communes sont très enthousiastes et la plupart font appel aux subsides. Lorsque nous constatons que certaines ne réagissent jamais, nous pouvons engager le dialogue. De plus, nous nous enquêrons auprès des communes du degré d'efficacité des subsides.

Er beweegt veel in de gemeenten. Er is veel enthousiasme om verder te werken. De meeste gemeenten maken ook gebruik van de subsidies. Soms zijn er redenen waarom gemeenten dat niet doen, bijvoorbeeld als ze het jaar voordien al bepaalde zaken hebben ondernomen. Ik kan natuurlijk niet namens al die gemeenten antwoorden. Daarvoor moet u helaas zelf de verschillende gemeentebesturen contacteren. Als we merken dat er gemeenten zijn die systematisch niet reageren, dan kunnen we met hen in dialoog treden. We vragen ook aan de gemeenten in welke mate de subsidies toereikend zijn.

¹¹⁶⁷ *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

L'installation des boxes à vélos et leur emplacement font débat. Les aménagements ont lieu en étroite concertation avec la commune concernée, en fonction des demandes. Il est vrai que l'obtention du subside est conditionnée à l'installation du box à vélos sur une place de stationnement de voiture. Des exceptions sont prévues, par exemple là où il n'existe pas de places de stationnement, mais nous voulons éviter que les boxes à vélos

De fietsboxen worden in nauw overleg met de gemeenten geplaatst. De subsidie is inderdaad onderworpen aan de voorwaarde dat de fietsbox op de plaats van een autoparkeerplaats komt. We willen immers vermijden dat fietsboxen systematisch groene ruimten of voetgangerszones

empiètent systématiquement sur les espaces verts ou les zones réservées aux piétons.

On observe que, trop souvent, les boxes à vélos de la première génération sont installés à ces endroits-là, ou alors qu'ils gênent la vue. On ne peut pas faire comme s'il n'y avait pas de problème. Une réaction s'impose.

Les communes restent libres d'installer un box à vélos où elles le souhaitent, mais sans bénéficier d'une subvention.

Quant à la question des critères relatifs aux gares de la SNCB, nous retenons le nombre de voyageurs.

¹¹⁶⁹ (poursuivant en néerlandais)

Ce critère est combiné au taux de trafic entrant et sortant de la gare.

¹¹⁷¹ (poursuivant en français)

Les gares émettrices représentent 15 % du nombre de voyageurs ; les gares réceptrices, 10 % et les gares équilibrées, 12,5 %.

Le cofinancement est évidemment possible, si le stationnement est à créer sur un terrain en dehors d'une gare de la SNCB, ou alors dans les gares qui sont concernées par le budget de Beliris. Cet aspect doit être examiné projet par projet.

En ce qui concerne les métros et prémétros, nous travaillons de manière pragmatique. Nous tirerons, par exemple, parti d'un chantier de rénovation d'une station de métro pour y inclure ces projets.

Concernant les horaires d'accès aux stations de la STIB, les stations Bourse et De Brouckère sont accessibles 24h/24 et 7j/7. Les besoins des autres stations doivent être évalués. Pour rappel, le maintien d'une station 24h/24 et 7j/7 occasionne d'importants frais d'exploitation. À titre d'exemple, pour l'instant, 450.000 euros par an sont prévus pour les stations Bourse et De Brouckère.

Quant au taux d'occupation des stations Bourse et De Brouckère, nous y comptons un peu plus de 600 abonnements. Toute personne qui possède un abonnement à un box ou à un local riverain a accès à ces parkings. Cette possibilité est clairement sous-utilisée pour l'instant, mais ne tirons pas de conclusion hâtive car la crise sanitaire, qui provoque une baisse des déplacements, fausse les résultats. Il en va de même des parkings réservés aux voitures. Lors de nos contacts avec les opérateurs des parkings publics à Bruxelles, certains affirmaient n'enregistrer un taux d'occupation que de 10 %. Nous observons la même chose avec les parkings régionaux, par exemple sur le site du Ceria, dont le taux d'occupation est encore plus bas.

inpalmen. Bij de fietsboxen van de eerste generatie was dat te vaak het geval.

De gemeenten zijn vrij om ook op andere plekken een fietsbox te plaatsen, maar dan ontvangen ze geen subsidie.

Bij de criteria betreffende de NMBS-stations nemen we het aantal reizigers in aanmerking.

(verder in het Nederlands)

Aan de ene kant heb je het station, met de ratio naargelang van het in- en uitgaande verkeer.

(verder in het Frans)

Cofinanciering is uiteraard mogelijk. Dat moet project per project worden onderzocht. Voor de metro's en premetro's werken we op een pragmatische manier. Bij de renovatie van een metrostation grijpen we de kans om zo'n project uit te voeren.

De MIVB-stations Beurs en De Brouckère zijn 24u/24 en 7d/7 toegankelijk maar dat kost 450.000 euro per jaar. De behoeften in de andere stations moeten worden geëvalueerd.

In de stations Beurs en De Brouckère tellen we ruim 600 abonnementen. Iedereen met een abonnement voor een box heeft toegang tot de parkings. Die mogelijkheid wordt momenteel onderbenut, maar de gezondheidscrisis geeft een vertekend beeld. Hetzelfde doet zich namelijk voor bij de autoparkings: de bezettingsgraad is er soms slechts 10%. Het aantal abonnementen en het gebruik van fietsparkings nemen evenwel gestaag toe.

Nous notons cependant une augmentation progressive des abonnements et de l'utilisation des parkings réservés aux vélos.

¹¹⁷³ *(poursuivant en néerlandais)*

Nous avons également réalisé des projections de l'occupation. Si la pratique du vélo continue d'augmenter, les parkings pour vélos seront remplis d'ici 2025-2026.

Le retard observé dans leur utilisation s'explique en partie par les travaux du piétonnier. De plus, avec la crise du coronavirus, les restaurants sont fermés et les activités culturelles sont à l'arrêt. Nous partons du principe que le taux d'occupation va augmenter mais, si ce n'est pas le cas, nous en tiendrons compte pour l'évaluation.

¹¹⁷⁵ *(poursuivant en français)*

S'agissant des emplacements de vélos partagés, d'importants efforts doivent effectivement être réalisés afin de mettre en œuvre les mesures C8 du plan Good Move, à savoir développer des services au sein des pôles d'échange. L'intention reste néanmoins de créer des boxes à vélos partagés aux abords des gares. À cette fin, des groupes de travail sont organisés avec la STIB, la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP), la SNCB. Blue Bike, qui détient l'exclusivité sur les terrains de la SNCB, a également été consulté. Pour Villo, les stations autour des gares figurent parmi les plus utilisées, en raison de leur attractivité en matière de mobilité.

La question est donc débattue avec la SNCB, qui assure la négociation, mais aussi avec parking.brussels, Bruxelles Mobilité, mon cabinet et les ministres concernés. Elle l'est également au sein du comité de suivi. Il est donc important que la SNCB en fasse partie.

À ma connaissance, le stationnement dans les gares en amont fait quant à lui l'objet d'une révision à l'échelle nationale à la SNCB. L'objectif est de disposer d'emplacements sécurisés dans un plus grand nombre de gares et de créer un cadre plus clair de collaboration avec les communes, pour les gares où le stationnement ne pourrait pas être organisé par la SNCB elle-même. Je ne peux m'exprimer que pour Bruxelles, bien entendu.

Au niveau de l'accès, le contrôle par Mobib a été testé sur 50 boxes. L'investissement est très coûteux, car cette technologie nécessite une alimentation électrique continue. Des serrures EVA sont actuellement utilisées. Elles restent le seul type de serrures qui existe encore en Région bruxelloise, mis à part quelques anciens boxes à clé, amenés à être remplacés. Nous

(verder in het Nederlands)

We hebben ook prognoses gemaakt van de bezetting. Als het fietsgebruik blijft toenemen, dan zijn de fietsparkings vol tegen 2025-2026.

De vertraging van het gebruik valt deels te verklaren door de werken aan de voetgangerszone. Je moet er al op de hoogte van zijn dat er een parking is, je moet weten waar de ingang zich bevindt, en die ingang moet toegankelijk en duidelijk aangeduid zijn. Het zijn mooie, aantrekkelijke fietsparkings, maar de omstandigheden om ze daadwerkelijk te gebruiken, waren niet ideaal. Dat is nog steeds zo: door de coronacrisis zijn restaurants gesloten en vinden er geen filmvoorstellingen of andere culturele activiteiten plaats. De concertzaal AB is bijvoorbeeld ook gesloten. Omdat er nu bovendien veel werken aan de gang zijn, is het op dit moment moeilijk om de toestand te evalueren. We gaan er uiteraard van uit dat de bezettingsgraad zal stijgen, en als dat niet zo zou zijn, dan houden we daar rekening mee voor de evaluatie.

(verder in het Frans)

Voor de verplaatsingen met deelfietsen moeten inderdaad grote inspanningen worden geleverd om de C8-maatregelen van Good Move uit te voeren. Het blijft de bedoeling om gedeelde fietsboxen aan de stations te plaatsen. Daartoe zijn werkgroepen opgericht met de MIVB, de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer en de NMBS. Ook Blue Bike is geraadpleegd.

De kwestie wordt dus besproken met de NMBS maar ook met parking.brussels, Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en de betrokken ministers.

Bij mijn weten herziet de NMBS op nationaal niveau de stationsparkings. Het doel is om in een groot aantal stations over beveiligde parkings te beschikken.

De toegangscontrole met de Mobibkaart is getest op 50 boxen. Door de permanente elektrische stroomtoevoer is deze technologie een dure investering. Momenteel worden alleen nog EVA-sloten gebruikt, behalve in enkele oude stallingen.

nous penchons sur ce point, car la mise en place généralisée d'une alimentation électrique continue complexifie l'installation de boxes à vélos.

1177 Pour la sélection du type de box à vélos, un appel d'offres européen a été lancé. Le nombre de constructeurs est limité en Belgique, et même en Europe, avec seulement quatre ou cinq candidats. Pour ce nouveau marché, le constructeur retenu réalisera des boxes personnalisés, plus confortables pour les usagers.

J'en viens aux modifications du règlement régional d'urbanisme (RRU).

1179 *(poursuivant en néerlandais)*

La réforme du RRU, en cours d'élaboration sous l'égide du secrétaire d'État Smet, constitue une donnée importante, surtout pour examiner comment loger des parkings à vélos dans des bâtiments. Cette question fait partie des priorités de M. Smet

1181 *(poursuivant en français)*

Une synthèse des recommandations figure dans le plan approuvé. Des recommandations plus élaborées se trouvent également dans le masterplan, et sont cohérentes avec la révision du RRU. Tout se trouve désormais à nouveau sur la table. Je pourrais également proposer de nouvelles pistes, mais M. Smet est bien au courant des urgences et des nécessités en la matière.

Les 25 % supplémentaires correspondent à l'objectif de construire un parking de quartier lors de la construction de grands projets immobiliers. Il pourra être considéré comme une charge d'urbanisme. Il faudra évidemment analyser la situation au cas par cas et peaufiner tout projet à la lumière du RRU et avec Bruxelles Urbanisme et patrimoine (BUP).

Pour mobiliser les parkings des riverains, nous allons lancer une étude de conception de services pour accompagner les particuliers et définir leurs attentes et besoins. L'objectif est de prévoir une boîte à outils avec une convention type précisant le type d'arceau à placer, le tarif recommandé, les incitants financiers, etc.

1183 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous devons miser sur tous ces aspects et soutenir toutes les institutions dans la création d'emplacements pour vélos. D'une part, les administrations communales peuvent déjà demander des subsides, mais un accompagnement est aussi prévu pour

Voor de selectie van het type fietsbox is een Europese aanbestedingsprocedure opgestart. Er zullen gepersonaliseerde boxen worden gebouwd, die comfortabeler zijn voor de gebruikers.

(verder in het Nederlands)

De hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening is een belangrijk gegeven. Staatssecretaris Smet maakt daar momenteel werk van. In de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling hebben de parlementsleden er vragen over kunnen stellen. Dat is voor ons uiteraard belangrijk, zeker wanneer we nagaan op welke manier we de fietsparkings in gebouwen zullen onderbrengen. Deze kwestie staat zeker op de prioriteitenlijst van staatssecretaris Smet. Ook binnen de regering wordt daarover overlegd, en we zullen erop toezien dat er werk van wordt gemaakt.

(verder in het Frans)

Het goedgekeurde plan bevat een samenvatting van de aanbevelingen. Meer uitgewerkte aanbevelingen zijn opgenomen in het masterplan. Alles ligt nu opnieuw op tafel.

Die 25% extra stemt overeen met de bouw van een wijkparking bij grote vastgoedprojecten. De situatie moet uiteraard geval per geval worden onderzocht.

Om de parkings van buurtbewoners te kunnen benutten, zullen we een studie opstarten over de ontwikkeling van diensten om particulieren te begeleiden en hun verwachtingen en behoeften te bepalen.

(verder in het Nederlands)

Het is zoeken naar verschillende oplossingen. We moeten inzetten op al die aspecten en alle instellingen ondersteunen bij het creëren van fietsparkeerplaatsen. Enerzijds kunnen gemeentelijke instellingen nu al subsidies aanvragen, maar anderzijds is er ook bij bedrijven in mogelijkheden en begeleiding voorzien, in het kader van de

les entreprises, dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise.

Les emplacements non surveillés figurent dans le plan régional de stationnement. Le masterplan ne contient dès lors pas d'objectifs en soi pour ces emplacements, mais ce point sera réexaminé dans le cadre du nouveau plan de stationnement. Le masterplan met l'accent sur les parkings sécurisés, mais les efforts consentis dans un domaine ne porteront pas préjudice à ceux déployés dans l'autre.

1185 *(poursuivant en français)*

En ce qui concerne le secteur privé, un partenariat est en cours avec BePark. Nous cherchons actuellement des sites. Pour le reste, nous attendons l'arrêté relatif aux parkings publics qui suivra l'ordonnance stationnement, car ce sont les arrêtés qui fixent les quotas.

Nous sommes sur tous les fronts : nous prenons contact avec des propriétaires privés pour transformer des garages en parkings pour vélos, mais également avec les communes qui disposent de locaux ou bâtiments vides. Les entreprises et organisations possédant des emplacements pouvant être reconvertis sont également invitées à contacter BePark.

1187 *(poursuivant en néerlandais)*

Concrètement, il existe une convention entre le propriétaire et parking.brussels. Cette dernière verse un loyer et renonce à une partie des recettes d'abonnement en échange de l'autorisation de transformer le parking, conformément aux besoins du quartier. La demande est de plus en plus forte à cet égard.

1189 *(poursuivant en français)*

Pour ce qui est des priorités, la plate-forme Cycloparking attribue automatiquement les places en fonction de l'ancienneté de la demande, c'est-à-dire en suivant la liste d'attente, et en fonction de la distance jusqu'au parking à vélos. Comme je l'ai déjà mentionné, les demandes font l'objet d'une révision et d'une objectivation dans le cadre du transfert de Cycloparking à parking.brussels, car nombre de celles-ci ne sont plus d'actualité, par exemple pour cause de déménagement.

bedrijfsvervoerplannen. Dat geldt ook voor culturele centra en instellingen.

Een aantal doelstellingen moet nog worden uitgewerkt. De onbewaakte stallingen staan in het gewestelijke parkeerplan. Dat is niet alleen om praktische redenen. Fietsbogen dienen om fietsen gedurende een korte tijdspanne te parkeren. Ze zijn voor veel mensen geen oplossing om hun fiets dag en nacht te parkeren, maar wel om hun fiets snel even veilig te parkeren.

Het masterplan bevat op zich geen doelstellingen voor die onbeveiligde stallingen aangezien ze al in het parkeerplan zijn opgenomen. In het kader van het nieuwe gewestelijke parkeerplan wordt dat ook opnieuw bekeken. Het masterplan legt de nadruk op beveiligde fietsparkings. De inspanningen die we op het ene domein leveren, zullen geen afbreuk doen aan de inspanningen op het andere domein.

(verder in het Frans)

Er loopt een partnership met BePark. Momenteel zijn we op zoek naar geschikte plaatsen. Voor het overige wachten we op het besluit betreffende de openbare parkings.

We zijn op alle fronten actief: we nemen contact op met privé-eigenaars om garages om te bouwen tot fietsparkings, maar ook met de gemeenten die over leegstaande gebouwen beschikken. Ook bedrijven komen in aanmerking.

(verder in het Nederlands)

Om dat in de praktijk om te zetten, is er een conventie tussen de eigenaar en parking.brussels. Die laatste betaalt huur en staat een deel van de abonnementsinkomsten af. In ruil daarvoor mag het de fietsparking uitbouwen. Eigenaars stellen dus een ruimte ter beschikking en ontvangen daarvoor een vergoeding. Parking.brussels beheert die fietsparking en zorgt dat die tegemoetkomt aan de behoeften van de buurt.

Op die manier hopen we zowel private, publieke als gemeentelijke eigendommen te kunnen omvormen. We merken dat daar steeds meer vraag naar is.

(verder in het Frans)

Het platform Cycloparking kent de plaatsen automatisch toe op basis van de wachtlijst en de afstand tot de fietsparking. Veel aanvragen zijn niet meer relevant, bijvoorbeeld wegens een verhuis.

1191 *(poursuivant en néerlandais)*

Parking.brussels doit être aussi orientée client que Cycloparking. Le service clientèle de l'agence a été renforcé de trois nouveaux collaborateurs, qui sont joignables tous les jours ouvrables.

Pour ce qui est de l'harmonisation des tarifs, il en existe désormais trois. Les riverains paient 60 euros par an pour un vélo ordinaire et 120 euros pour un vélo-cargo. Pour les parkings de plus grande taille, c'est 30 euros par an. Nous voulons aussi introduire des tarifs de courte durée.

Vu les tarifs actuels, les coûts d'exploitations sont supérieurs aux recettes, mais cela me semble acceptable pour encourager l'utilisation des parkings à vélos.

1193 *(poursuivant en français)*

J'ai ainsi tenté de répondre à un maximum de vos très nombreuses questions. Je ne doute pas que vous reviendrez vers moi avec celles qui n'ont pas obtenu de réponse ou qui nécessitent davantage d'éclaircissements.

1195 **M. Julien Uyttendaele (PS).** - Je propose de ne pas monopoliser toute la commission avec ce sujet. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans un futur proche, avec de nouvelles questions et demandes d'explications plus précises.

1195 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Beaucoup de questions restent pendantes ou n'ont pas été entièrement éclaircies. Nous poserons donc de nouvelles questions, tant écrites qu'orales. Bien que vous ayez énuméré tous les subsides existants, le fait de ne pas bénéficier d'un véritable plan d'action lié à des dépenses pose problème. Nous aurions voulu connaître le budget alloué à chaque action. En principe, le RRU remanié ne verra le jour qu'en 2023. Cela pose question, puisque de très nombreux éléments de votre plan y sont liés. Nous supposons donc qu'ils ne pourront pas être concrétisés au cours de cette législature.

1195 **M. le président.** - Il m'a semblé que Mme Van Achter souhaitait obtenir une étude.

1199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Nous vous transférerons l'étude.

1199 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).** - Mme la ministre ne répond pas à mes questions sur le plan d'action concret. Une action doit être liée à un budget et à un résultat, en définissant les situations de départ et d'arrivée. Nous en avons besoin pour suivre votre travail et mesurer l'efficacité de votre politique.

Je peux entendre qu'il n'y aura que peu d'augmentation dans les trois prochaines années, parce que vous préparez le terrain pour

(verder in het Nederlands)

Ik kan mevrouw Van Achter en de heer Verstraete geruststellen dat parking.brussels even klantvriendelijk moet zijn als Cycloparking. Zo is de klantendienst bij de overname versterkt met drie nieuwe medewerkers, die alle werkdagen via e-mail of telefoon bereikbaar zijn.

Wat de harmonisatie van de tarieven betreft, zijn er nu drie tarieven. Bewoners betalen 60 euro per jaar voor een gewone fiets en 120 euro voor een bakfiets. Voor grotere parkings is dat 30 euro per jaar. We willen ook kortetermijntarieven invoeren, zodat mensen die geen abonnement willen ook toegang hebben tot de grote parkings, zoals Beurs en De Brouckère. Wie bijvoorbeeld 's avonds naar de AB gaat, moet zijn fiets veilig kunnen stallen, met of zonder abonnement.

Met de huidige tarieven zijn de exploitatiekosten hoger dan de inkomsten. Het is mijn overtuiging dat dat aanvaardbaar is, omdat we het gebruik van fietsparkings willen stimuleren.

(verder in het Frans)

Als u nog verdere vragen hebt, ga ik ervan uit dat u ze zult stellen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).* - *Ik wil niet de hele commissie kapen met dit onderwerp.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - *Er blijven nog een heleboel vragen onbeantwoord. U hebt weliswaar alle subsidies opgesomd, maar er staat geen actieplan tegenover. Een heleboel aspecten van uw plan houden verband met de herziene GSV, maar die komt er pas in 2023.*

De voorzitter. - Ik meende dat mevrouw Van Achter een studie wou inzien.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *We zullen u de studie overmaken.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).* - *U antwoordt niet op mijn vragen over het concrete actieplan, dat we nodig hebben om uw werk op te volgen.*

Tussen de lijnen door hoor ik dat er de komende drie jaar nog niet veel zal veranderen, omdat u het pad effent voor de periode daarna.

la suite, mais il faut que ce soit clair. Aujourd'hui, ce n'est pas clair du tout.

Comme je l'ai dit, toutes les actions décrites sont très intéressantes, mais elles ne sont malheureusement pas structurées dans un plan d'action concret, avec un calendrier précis. Il est donc difficile d'avoir confiance.

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

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

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

concernant "la prévention des nuisances et des risques subis par les riverains lors de chantiers".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les 3 juillet et 6 octobre 2020, j'interrogeais, en question d'actualité et demande d'explications, le gouvernement sur les nuisances subies par les riverains lors du chantier de la STIB sur l'avenue de l'Hippodrome et sur les leçons à en tirer pour les chantiers à venir. Si les assurances de la Région ou de la STIB peuvent intervenir envers les propriétaires de biens détériorés par des chantiers, nous nous devons néanmoins de prendre des mesures pour prévenir les risques et éviter les tracasseries liées à la gestion de ces dommages.

Depuis le 29 juin 2020, l'avenue de l'Hippodrome à Ixelles a fait l'objet de plusieurs interventions de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Faisant suite à des plaintes de riverains portant sur de fortes vibrations, la STIB a veillé à modifier sa procédure d'intervention et à réaliser des mesures vibratoires strictes pendant l'exécution du chantier.

Le 5 janvier 2021, de nouveaux travaux ont commencé à proximité du rez-de-chaussée du numéro 167 de l'avenue. Selon la propriétaire des lieux, après un important fracas, une fissure est apparue sur le mur à côté de la porte d'entrée et la porte s'est déchaussée, laissant apparaître un écart entre celle-ci et le chambranle. Le chef de chantier est venu voir les dégâts et a confirmé les faits, redoutant ce qui pourrait survenir pendant la suite du chantier.

Ces dégâts sont à mettre en parallèle avec les fortes vibrations qui ont ébranlé le quartier les 29 et 30 juin 2020. La norme de structure DIN 4150-3 y a été dépassée essentiellement dans la

Alle beschreven acties zijn zeer interessant, maar jammer genoeg niet gestructureerd in een actieplan met een duidelijk tijdpad.

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

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

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

betreffende "de preventie van hinder en de risico's voor de buurtbewoners bij werven".

De heer Marc Loewenstein (DéFI). *(in het Frans).*-- Sinds eind juni 2020 voert de MIVB werken uit op de Hippodroomlaan in Elsene, en die veroorzaken veel hinder voor de omwonenden. Ze klagen over zware trillingen, die zelfs leidden tot schade aan huizen en inboedels. Na de eerste klachten heeft de MIVB zijn werkmethode aangepast en de trillingen opgemeten tijdens de werken. De normen bleken al in de eerste fase overschreden te zijn. Bij nieuwe werken in januari 2021 trad er opnieuw schade op.

Via de verzekering kan het gewest of de MIVB deze schade wel vergoeden aan de gedupeerde eigenaars, maar het is beter om preventief op te treden en deze overlast te vermijden.

première phase des travaux. Au rez-de-chaussée de l'immeuble en question, les vibrations avaient brisé un service à thé. Au deuxième étage, de nombreuses fissures avaient été constatées par le propriétaire. Elles se sont élargies le 5 janvier.

2109 Si les vibrations produites par les travaux du 5 janvier 2021 étaient beaucoup moins importantes que celles des 29 et 30 juin 2020, les dégâts provoqués semblent beaucoup plus manifestes. Cette situation démontre que si des actions ont bien été entreprises par la STIB à la suite des plaintes des riverains durant le chantier de l'été dernier, la Région ne semble pas avoir tenu compte des incidents passés et de la structure de cette voirie fragile comprenant de vieilles bâtisses. Enfin, Bruxelles Environnement ne semble pas disposer d'un outil d'urgence qui pourrait contribuer à sauver des bâtiments et des vies.

De quels outils la Région et la STIB disposent-elles pour prévenir les risques liés à un chantier et préserver l'intégrité physique des bâtiments ? Pour les chantiers dits normaux, toutes les voiries sont-elles considérées de la même manière ou des mesures particulières sont-elles prises si les immeubles sont davantage susceptibles de subir des dégâts ?

Bruxelles Environnement prévoit-elle de créer un outil d'urgence pour répondre rapidement aux inquiétudes des riverains subissant les nuisances de certains types de chantiers ? Un service d'urgence ouvert sept jours sur sept peut-il être organisé au sein de l'administration afin de permettre aux riverains de l'alerter pour qu'elle réagisse au plus vite ? Je rappelle que la question était adressée tant à la ministre chargée de la mobilité qu'au ministre chargé de l'environnement.

Par ailleurs, plusieurs élus locaux ixellois ont exprimé le souhait de voir déplacer le dépôt de tram situé sur l'avenue de l'Hippodrome. Une telle option est-elle étudiée par la STIB ? Quelles sont les solutions alternatives ? Il y a une dizaine de jours, la STIB a apporté un début de réponse dans la presse, en indiquant qu'elle refusait de déplacer le dépôt en raison de sa localisation stratégique. La Région compte-t-elle pousser l'analyse plus loin ?

Enfin, des riverains craignent le passage à venir des nouveaux trams de nouvelle génération (TNG), plus lourds que les trams actuels. Une étude a-t-elle été réalisée sur l'impact du passage de tels trams sur la fragile avenue de l'Hippodrome ?

2111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - M. Maron et Bruxelles Environnement m'ont fourni les éléments nécessaires pour répondre aux éléments de votre question qui les concernent.

Les autorités régionales sont très attentives au maintien, tant de la qualité de vie des Bruxellois et des Bruxelloises, que du patrimoine. Les chantiers de la Région de Bruxelles-Capitale et de la STIB sont dès lors contrôlés et surveillés par différents canaux et législations.

Les agents de Bruxelles Environnement chargés de la surveillance sont habilités à contrôler le respect des législations

Het gewest lijkt, ondanks de ervaringen uit juni 2020, de impact van de werken opnieuw niet goed te hebben ingeschat. Bovendien lijkt Leefmilieu Brussel geen noodprocedure te hebben om snel op te treden om gebouwen en mensenlevens te redden.

Over welke instrumenten beschikken Leefmilieu Brussel en de MIVB om risico's bij werven te voorkomen en gebouwen te vrijwaren? Zijn er specifieke maatregelen voor werven in de omgeving van fragiele gebouwen?

Kan er binnen Leefmilieu Brussel een noodcentrale geïnstalleerd worden waar omwonenden dag en nacht overlast kunnen melden, zodat er snel gereageerd kan worden?

Kan het tramdepot op de Hippodroomlaan verplaatst worden, zoals verschillende lokale politici vragen? In de pers liet de MIVB blijken dat dit geen optie zou zijn. Zal het gewest deze kwestie zich hiermee bemoeien?

Daarnaast maken de buurtbewoners zich zorgen over de komst van de zwaardere trams van de nieuwe generatie. Is de impact hiervan al bekeken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De gewestelijke overheid draagt de levenskwaliteit van de Brusselaars, maar ook de bescherming van het erfgoed hoog in het vaandel. De werven van het gewest en van de MIVB worden dan ook nauwlettend opgevolgd.*

Zo controleert Leefmilieu Brussel of de regelgeving uit artikel 2 van het Wetboek van Inspectie, Preventie, Vaststelling en Bestrafing van Milieumisdrijven, en Milieuaansprakelijkheid nageleefd wordt.

énumérées à l'article 2 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale.

Par ailleurs, les législations relatives au bruit et aux permis d'environnement, et uniquement elles, sont susceptibles de contenir des dispositions en matière de lutte contre les vibrations. Toutefois, bien que les sources de vibrations fassent partie du champ d'application de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, ce champ d'application est limité aux effets néfastes pour la santé humaine, y compris la gêne. Cette ordonnance et ses arrêtés d'application ne peuvent donc contenir des dispositions visant à éviter les dommages aux constructions. Si une législation devait protéger les bâtiments, elle relèverait des compétences urbanistiques. L'article 87 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat), par exemple, mentionne que les règlements d'urbanisme peuvent contenir des dispositions de nature à assurer notamment la salubrité, la conservation et la solidité des constructions.

²¹¹³ Une deuxième législation, à savoir l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, vise à assurer notamment la protection contre les dangers qu'une installation classée est susceptible de causer, directement ou indirectement, à la sécurité de la population. Cependant, pour que cette législation puisse servir de base à une intervention de Bruxelles Environnement, il y a lieu que l'activité ou l'installation source des vibrations soit une installation classée et que l'autorité délivrante du permis d'environnement ou de la déclaration préalable fixe des normes de vibrations.

Or, les chantiers de voirie, tels que celui de l'avenue de l'Hippodrome, ne constituent pas une installation classée et ne sont donc pas soumis à permis d'environnement ou à déclaration préalable. Néanmoins, comme de coutume pour les chantiers de voirie, un état des lieux de l'ensemble des façades à rue des immeubles jouxtant le chantier est réalisé par un géomètre agréé, avant le démarrage des travaux. Cela a été fait pour l'avenue de l'Hippodrome.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de mettre sur pied au sein de Bruxelles Environnement un service d'urgence, accessible sept jours sur sept, pour évaluer les risques de dommages aux bâtiments. En effet, comme expliqué précédemment, cela ne relève pas de ses compétences.

Outre les législations susmentionnées, une convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB traite des bruits et vibrations générés par le trafic des bus, trams et métros. Bruxelles Environnement représente la Région pour l'exécution de cette convention. Bien que cette dernière ne porte pas sur le bruit et les vibrations générés par les chantiers liés à l'infrastructure, mais bien sur le réseau en fonctionnement, Bruxelles Environnement a pris l'initiative, le 3 août 2020, de demander à la STIB de tout mettre en œuvre pour rechercher des solutions afin de supprimer ou réduire les nuisances vibratoires liées au chantier de l'avenue de l'Hippodrome.

Daarnaast bevat ook de wetgeving in verband met lawaaihinder en met milieuvergunningen bepalingen over het vermijden van trillingen. De ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving bevat wel bepalingen over de bron van de trillingen, maar handelt alleen over schadelijke gevolgen voor de gezondheid, en niet voor gebouwen. Voor schade aan gebouwen is er de stedenbouwkundige regelgeving. Zo stelt artikel 87 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening dat stedenbouwkundige verordeningen ook bepalingen mogen bevatten over de leefbaarheid, de bescherming en de stabiliteit van bouwwerken.

Daarnaast beoogt de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende milieuvergunningen bescherming tegen mogelijke gevaren voor de volksgezondheid die worden veroorzaakt door zogenaamde ingedeelde inrichtingen. Leefmilieu Brussel kan echter alleen actie ondernemen als de trillingen veroorzaakt worden door een ingedeelde inrichting en als de vergunnende overheid trillingsnormen heeft bepaald.

Aangezien de werven op de Hippodroomlaan geen ingedeelde inrichtingen betreffen, vallen ze hier dus niet onder. Toch heeft een landmeter zoals gebruikelijk voor de werken een stand van zaken opgemaakt van de aan de bouwplaats grenzende gebouwen.

Er is binnen Leefmilieu Brussel geen nooddienst in de maak voor het melden van schade aan gebouwen. Dit valt ook niet onder de bevoegdheid van die dienst.

Daarnaast sloten het Brussel Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB een milieuovereenkomst af betreffende de geluidshinder en de trillingen afkomstig van bussen, trams en metro. Hoewel die niet handelt over overlast door werven, heeft Leefmilieu Brussel op 3 augustus 2020 de MIVB opgedragen overlast door trillingen bij de werken op de Hippodroomlaan zoveel mogelijk te vermijden.

2115 À la suite de ce courrier, la STIB a répondu qu'elle avait installé un dispositif de surveillance des vibrations produites par le chantier de l'avenue de l'Hippodrome, qui permet d'avertir immédiatement les responsables lorsque les valeurs mesurées atteignent 80 % des limites fixées par la norme DIN 4150-3. Ils ont ainsi l'occasion de prendre immédiatement les mesures adéquates. Il me semble avoir déjà répondu de manière plus détaillée à une question parlementaire sur le sujet. Ce dispositif paraît à Bruxelles Environnement bien plus adapté que la mise sur pied d'un service d'urgence ouvert sept jours sur sept.

La localisation du dépôt de l'avenue de l'Hippodrome est, elle, historique et idéale au vu de sa proximité immédiate avec les lignes qu'elle peut alimenter, que ce soit au départ du carrefour avec l'avenue Adolphe Buyl ou de la place Eugène Flagey. La STIB a déjà examiné des localisations alternatives dans le passé. Il est immédiatement apparu que toute autre localisation dans la Région conduirait à une augmentation sensible des frais d'exploitation, du seul fait de l'allongement des parcours à vide entre le dépôt et le point d'injection sur le réseau ou du trajet de relève entre les conducteurs. Aux frais de construction d'un nouveau dépôt s'ajouterait un accroissement des coûts d'exploitation récurrents de la STIB de plusieurs centaines de milliers, voire de millions d'euros, en fonction de la localisation retenue.

2117 Par ailleurs, l'ambition de la Région est d'augmenter la flotte de trams, avec la création de nouvelles lignes et la commande de matériel roulant en plus grand nombre et de plus grande capacité. Les terrains adaptés à l'implantation d'un dépôt de tram - dimensions, coût d'acquisition, proximité du réseau, complémentarité avec les dépôts existants - étant extrêmement peu nombreux, il faudra les réserver en priorité à l'extension du parc et pas au remplacement de dépôts existants.

Enfin, s'agissant des craintes des riverains suscitées par le passage à venir des nouveaux trams de nouvelle génération (TNG), plus lourds que les trams actuels, les performances du nouveau TNG seront au moins aussi bonnes que celles des trams des plus récentes générations (T3000 et T4000) actuellement en service, de sorte que son insertion sur le réseau ne requiert pas d'étude environnementale spécifique.

2119 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous dites qu'il n'est pas possible de déplacer le dépôt de la STIB. Il est vraiment fondamental de rencontrer les riverains et le comité de quartier pour voir dans quelles conditions ce dépôt et son activité peuvent s'intégrer au mieux, en limitant autant que possible les nuisances sur l'environnement proche. Cela permettrait d'apaiser les relations avec les riverains.

Par ailleurs, la situation vécue sur l'avenue de l'Hippodrome mérite d'être objectivée davantage. Les riverains se méfient lorsque la STIB met en avant des données, dans la mesure où ils considèrent qu'elle est à la fois juge et partie. Des riverains ont financé un rapport du bureau d'études Modyva qui, selon

De MIVB heeft dan controleapparatuur geïnstalleerd op de werf op de Hippodroomlaan, die waarschuwt wanneer de trillingen 80% van de DIN 4150-3-norm bereiken. Op dat moment kunnen de werfleiders meteen ingrijpen, wat Leefmilieu Brussel zinvoller leek dan het opzetten van een noodmeldpunt.

Het tramdepot op de Hippodroomlaan verplaatsen is om verschillende redenen niet aan de orde. De verschillende opties werden vroeger al onderzocht door de MIVB, maar bleken allemaal veel te hoge exploitatiekosten met zich mee te brengen.

Bovendien wil het gewest het tramnetwerk gevoelig uitbreiden. Er zijn heel weinig geschikte plekken voor tramdepots en het is dus niet opportuun om bestaande depots te verplaatsen.

De trams van de nieuwe generatie zullen minstens even goed presteren als de nieuwste trams die op dit moment rijden. Voor hun ingebruikname is dus geen specifiek milieueffectenrapport nodig.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U moet echt gaan praten met de omwonenden van het tramdepot en het buurtcomité. De hinder moet zoveel mogelijk beperkt worden.*

De buurtbewoners staan bovendien wantrouwig tegenover de MIVB, die in hun ogen rechter en partij is. Ze hebben daarom een eigen onderzoek gevraagd bij een studiebureau. Volgens hen zijn de resultaten van dit onderzoek foutief geïnterpreteerd door de MIVB. Ze hebben het gevoel dat de MIVB hun klachten niet ernstig neemt. Ze dringen aan op het strikt naleven van de normen.

Als publieke overheid moet u zowel de belangen van het gewest als de veiligheid en de gezondheid van zijn inwoners behartigen.

eux, est mal interprété par la STIB, laquelle en minimiserait les conclusions.

Les riverains ont le sentiment que leur vécu quotidien et les nuisances subies tant par eux que par leur bien ne sont pas suffisamment pris en considération par la STIB. Ils demandent une objectivation transparente des mesures de confort, c'est-à-dire des normes DIN 4153 et, pour la stabilité des bâtiments, DIN 4152.

En tant que pouvoir public, il est de votre responsabilité de mettre en place une procédure qui tienne compte tant des intérêts domestiques que de la sécurité et de la santé des riverains. Si le développement du tram est important et améliore la qualité de service aux usagers, il ne doit pas se faire coûte que coûte, au détriment de la qualité de vie des habitants. Le choix des voiries est important. Elles doivent pouvoir supporter ce type de charroi lourd et les analyses préalables doivent se faire avec le plus grand sérieux et la plus grande objectivité.

Outre le cas de l'avenue de l'Hippodrome, je pense au projet de tram à Neder-Over-Heembeek et au passage prévu du tram rue Vekemans et rue de Heembeek. Si notre souci partagé est l'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles, ces préalables ont toute leur importance.

- *L'incident est clos.*

2123 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2123 **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,**

2123 **concernant "la formation liée à la livraison par vélos-cargos et leur promotion en Région de Bruxelles-Capitale".**

2125 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur ce sujet qui me tient à cœur. Je reste convaincu de l'importance des déplacements, plus particulièrement de la livraison, par vélos-cargos. Ils sont un moyen de lutter efficacement contre les embouteillages et la pollution. Ils donnent également une perspective d'emploi aux personnes ne disposant pas d'un permis de conduire.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) le rappelle fort justement sur son site web : "Le cycliste ne doit pas disposer d'un permis de conduire pour circuler à vélo. Cela ne le dispense pourtant pas de respecter le Code de la route et les règles qui le concernent spécifiquement."

Toutefois, la conduite et le maniement d'un vélo-cargo chargé diffèrent de ceux d'un vélo classique de par son poids et ses dimensions. Ainsi, un vélo-cargo à pleine charge peut peser

De uitbouw van het tramnetwerk mag niet ten koste gaan van de levenskwaliteit van de Brusselaars.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de promotie en de opleiding rond de levering met bakfietsen in het Brussels Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Bakfietsen inzetten voor leveringen zorgt voor minder files en minder luchtverontreiniging. Het biedt ook tewerkstellingskansen voor mensen zonder rijbewijs.*

Maar ook fietsers moeten het verkeersreglement kennen en naleven, zoals de fietsersvereniging Gracq terecht opmerkt op haar website. Rijden en manoeuvreren met een bakfiets is een discipline apart. Een volgeladen bakfiets is erg zwaar, vereist stuurvaardigheid en heeft een langere remweg.

Bij Bruxelles Formation bestaat er enkel een opleiding "bestuurder-leverancier rijbewijs B". Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW) zou nu aan een premiesysteem werken om professionele leveringen met de bakfiets te promoten. Bij de burens bestaan er al langer opleidingen voor fietskoeriers.

plusieurs centaines de kilos et ses distances de freinage sont plus importantes.

Le catalogue Dorifor de Bruxelles Formation ne propose qu'une formation intitulée "Chauffeur livreur/Chauffeuse livreuse en permis B". Selon le site web de Bruxelles Mobilité, Bruxelles Économie et emploi (BEE) développera un système de prime pour promouvoir l'utilisation du vélo-cargo à usage professionnel. Chez nos voisins, la création de formations au métier de "cyclo-logisticien(ne)" est déjà bien avancée.

2127 Avez-vous entamé une concertation avec votre collègue Bernard Clerfayt, ministre chargé de l'emploi et de la formation professionnelle, au sujet de ce dossier ?

Quels sont les outils destinés à promouvoir et encourager la livraison par vélo-cargo ?

Des formations existent-elles ou sont-elles en phase de création ? Dans l'affirmative, quelles sont les conditions d'accès à ces formations ?

Concernant les vélos-cargos de manière plus générale, l'autorisation de remorques pour vélo plus larges dans le cadre du projet pilote de la Région ayant fait l'objet d'un recours au Conseil d'État, le niveau fédéral contestant la compétence de la Région, l'arrêt a-t-il été rendu et l'auditeur a-t-il rendu son avis ?

Enfin, à des questions posées en mars 2020, vous m'avez répondu que le bilan provisoire du projet de vélos-cargos semblait positif, mais aucune date n'était communiquée quant au bilan définitif. Aujourd'hui, près d'un an plus tard, et malgré la situation liée à la pandémie, avez-vous un bilan définitif à communiquer ?

Pouvez-vous nous préciser les différents opérateurs, leur nombre, leur type de clients et le type de vélos-cargos utilisés ?

2129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La formation est l'un des piliers du projet Cairgo Bike, coordonné par Bruxelles Mobilité. Des formations à destination des particuliers seront offertes par Pro Velo dès le mois d'avril 2021 et se poursuivront jusqu'à mi-2023, soit la fin du projet. Ces formations permettront d'aborder le Code de la route à travers une formation théorique et l'utilisation du vélo-cargo à travers une formation pratique.

D'autre part, Urbike offrira un accompagnement aux professionnels désireux d'utiliser un vélo-cargo pour leurs livraisons ou leurs déplacements. Cet accompagnement inclut notamment une formation théorique et pratique, comme pour les particuliers. En 2021, Urbike accompagnera 39 entreprises. Urbike a publié un appel à manifestation d'intérêt pour cet accompagnement, qui a été relayé par les partenaires du projet Cairgo Bike et de nombreux acteurs bruxellois : administrations, fédérations professionnelles, etc.

Urbike, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont sélectionné les 39 entreprises retenues, parmi quelque 80 candidatures, sur la base de la maturité de leur projet. Dès

Hebt u al overlegd met minister van Werk en Beroepsopleiding Clerfayt? Hoe worden bakfietsleveringen aangemoedigd? Bestaat er al een opleiding?

De Raad van State zou zich buigen over een Brussels proefproject met grotere aanhangkarretjes voor fietsen: de federale overheid betwistte de Brusselse bevoegdheid in deze kwestie. Heeft de Raad van State zich al uitgesproken?

In maart 2020 zei u dat de voorlopige balans van het bakfietsproject positief leek. Hebt u, een jaar later, al een definitieve balans kunnen opmaken?

Wie zijn de spelers op de markt van de professionele bakfietsleveringen en wie zijn hun klanten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Opleiding is een van de pijlers van het Cairgo Bike-project, dat Leefmilieu Brussel coördineert. Tussen april 2021 en midden 2023 organiseert Pro Velo theoretische en praktische cursussen bakfietsrijden voor particulieren.*

Daarnaast zal Urbike bedrijven begeleiden die hun leveringen of verplaatsingen met de bakfiets willen doen. Ook die opleiding bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Een oproep werd gelanceerd bij de bedrijven. Er liepen een tachtigtal kandidaturen binnen, waaruit Urbike, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel er voor 2021 39 selecteerden. Vanaf 2022 wil Urbike het aantal begeleide bedrijven uitbreiden en via internet informatie en goede praktijken delen.

2022, Urbike étendra les accompagnements à un plus grand nombre d'entreprises, partagera les bonnes pratiques relatives au changement logistique avec tous les consultants désireux de traiter cette question, et automatisera certains points grâce à la diffusion d'informations et d'un arbre décisionnel sur le site internet du projet.

²¹³¹ Les formations développées dans le cadre de Cairgo Bike sont destinées aux personnes déjà actives dans une entreprise souhaitant utiliser le vélo-cargo. La formation de chercheurs d'emploi représente toutefois un réel potentiel et sera examinée en cours de projet.

Le projet Cairgo Bike constitue le levier essentiel pour promouvoir la livraison à vélo, que ce soit par le biais de l'accompagnement offert par la coopérative Urbike, des subsides à l'achat proposés par Bruxelles Économie et emploi, du développement du stationnement dédié aux vélos-cargos organisé par parking.brussels et BePark, de l'évaluation objective de l'impact du projet réalisée par Bruxelles Environnement et la Vrije Universiteit Brussel (VUB) ou encore via la communication active autour du projet portée par Bruxelles Mobilité.

D'autres activités soutenues par Bruxelles Mobilité visent directement le développement du vélo-cargo, à savoir l'appel à projets Cargo Bike for Brussels à destination des communes et certains subsides octroyés à des associations sans but lucratif, comme le développement de Cozywheels - partage de véhicules entre voisins - par Taxistop, qui intègre désormais les vélos-cargos, ou encore les bourses de mobilité durable portées par les fonds de développement local Village Finance. De manière générale, la mise en œuvre des actions de Good Move soutient le développement du vélo-cargo grâce, entre autres, à l'apaisement des quartiers, au développement de pistes cyclables et à la limitation de la vitesse à 30 km/h.

En ce qui concerne les remorques plus larges, l'arrêt rendu par le Conseil d'État en janvier 2021 annule l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de 2019 relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes, suivant en cela l'avis de l'auditeur. Toutefois, le développement du vélo-cargo à Bruxelles n'en est pas affecté. En effet, par arrêté royal du 16 juin 2020, le gouvernement fédéral a adopté un régime similaire.

²¹³³ Depuis mai 2019 et jusqu'à janvier 2021, une quarantaine de remorques plus larges ont circulé à Bruxelles, toutes des BicyLift de la marque FlexiModal. Elles ont déjà parcouru plus de 100.000 km et transporté entre 500 et 600 tonnes. La largeur de la remorque n'a pas provoqué le moindre accident.

Les entreprises bénéficiant d'une autorisation sont les mêmes que l'année dernière. Bruxelles Mobilité ne dispose toutefois d'aucune information concernant le modèle de vélo-cargo servant à tracter la remorque. Ces chiffres n'auraient pas pu être atteints sans l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, annulé par le Conseil d'État.

De opleidingen binnen Cairgo Bike zijn bedoeld voor wie al in een bedrijf aan de slag is en wil overschakelen op de bakfiets, maar ook werkzoekenden kunnen baat hebben bij zo'n opleiding.

Cairgo Bike is een belangrijke hefboom in de promotie van fietsleveringen. Het project bestaat onder meer uit de opleidingen door Urbike, aankoopsubsidies vanwege Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW), de aanleg van speciale bakfietsstallingen en objectieve impactanalyses door Leefmilieu Brussel en de VUB.

Daarnaast stimuleert Brussel Mobiliteit het gebruik van de bakfiets nog op een heleboel andere manieren. In het algemeen geeft het hele Good Move-plan de bakfiets een duw in de rug, met de autoluwe wijken, de aanleg van extra fietspaden en de invoering van de stad 30.

Met zijn arrest van januari 2021 vernietigt de Raad van State het Brusselse regeringsbesluit uit 2019 inzake een groter type aanhangkarretjes voor fietsen. Het bakfietsvervoer in Brussel ondervindt hier geen gevolgen van. Op 16 juni 2020 keurde de federale overheid bij KB een vergelijkbaar systeem goed.

Tussen mei 2019 en januari 2021 heeft in Brussel een veertigtal van die grotere aanhangwagentjes rondgereden, allemaal BicyLifts van het merk FlexiModal. Ze legden samen meer dan 100.000 km af, vervoerden 500 tot 600 ton goederen en veroorzaakten geen enkel ongeval. Zonder het door de Raad van State vernietigde besluit had ik u deze cijfers overigens niet kunnen geven.

2135 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vois que la ministre est aussi enthousiaste que moi envers ce projet. Dans quelques années, ce sera la norme. Nous devons donc préparer le terrain dans tous les domaines.

La formation des particuliers est une très bonne chose. J'ai rencontré les gens d'Urbike il y a quelques années et leur projet est on ne peut plus pertinent. Toutefois, il semble surtout cibler les entreprises qui veulent développer les vélos-cargos en leur sein. Or, l'enjeu ne concerne pas que les infrastructures et l'homologation, il est aussi socio-économique. Ces projets sont porteurs d'emplois nouveaux. J'espère que ce secteur se développera durablement, mais il faut préparer les candidats intéressés. Les chercheurs d'emploi auront-ils accès à des formations ?

Enfin, il faut réfléchir à la largeur des voies. Dans cinq ans peut-être, des vélos-cargos rouleront des deux côtés. Les pistes cyclables sont-elles prévues pour les accueillir ?

2137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il existe évidemment différentes pistes cyclables. Quelques-unes sont assez larges, notamment les nouvelles pistes sur les tronçons de la Petite ceinture, d'autres méritent d'être élargies. Il faut chaque fois faire un choix. Le travail n'est pas fini.

Je ne peux pas affirmer que nous aurons dans le futur des pistes cyclables suffisamment larges pour accueillir tous les cyclistes et tous les vélos-cargos. Nous voulons que le règlement régional d'urbanisme (RRU) soit amélioré et intègre cet élément. Les pistes cyclables doivent aussi être pensées en fonction de l'avenir. Plus elles sont élargies, plus les cyclistes affluent. Aussi, les vélos-cargos vont prendre de plus en plus de place. Il faut y penser dès aujourd'hui. J'espère trouver un soutien auprès de toutes les communes bruxelloises. Je constate qu'il faut parfois rappeler la nécessité d'intégrer une réflexion prospective.

- *L'incident est clos.*

2141 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2141 **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,**

2141 **concernant "le développement de l'offre logistique par vélo-cargo et la mise en place effective d'un service d'homologation régionale de véhicules et des cycles en Région de Bruxelles-Capitale".**

2143 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- À la suite de la sixième réforme de l'État, le service d'homologation des véhicules a été régionalisé depuis le 1er juillet 2014. Or, de nombreux moyens de livraison alternatifs sont encore bien souvent le fait de bricoleurs de génie, de passionnés de mécanique ou de start-up en devenir. Afin de pouvoir circuler, vous nous aviez informés que bon nombre de

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Over een paar jaar zijn leveringen per bakfiets de norm. We moeten het terrein dus goed voorbereiden.*

De opleidingen zijn een goede zaak. Het is wel niet alleen een kwestie van infrastructuur en homologatie, maar het is ook een sociaal-economische uitdaging. Hier zit nieuwe werkgelegenheid in! Komen werkzoekenden in aanmerking voor een opleiding?

Tot slot moeten ook de fietspaden voldoende breed zijn. Binnen afzienbare tijd rijden daar in beide richtingen cargofietsen over. Wordt daar rekening mee gehouden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Sommige fietspaden, zoals de nieuwe op de Kleine Ring, zijn breed genoeg, andere moeten verbreed worden.*

De uitdaging is of alle fietspaden breed genoeg zullen zijn voor alle fietsers en cargoleveranciers. De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) moet op dat punt aangepast worden. Bredere fietspaden trekken meer fietsers aan en tegelijk zullen de bakfietsen ook meer plaats innemen. Daar moeten we vandaag al op inspelen, dat is ook mijn oproep aan de gemeenten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de uitbreiding van het logistieke aanbod met de bakfiets en de effectieve oprichting van een dienst voor de gewestelijke homologatie van voertuigen en fietsen in het Brussels Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Sinds 1 juli 2014 zijn de gewesten bevoegd voor de homologatie van voertuigen. Heel wat knutselaars zetten echter hun eigen alternatieve vervoermiddel in elkaar. Voor die elektrische twee-, drie- en vierwielers stond u uitzonderingen toe.*

ces cycles, tricycles et quadricycles à motorisation électrique avaient donc dû bénéficier de dérogations.

Il faut savoir que la législation européenne induit un biais technologique important lorsqu'elle distingue les différentes motorisations des cycles électriques. En effet, elle se base sur la puissance de consommation maximale de 250 watts du moteur, et non sur la puissance et le couple délivré. Par incidence, notre Code de la route transpose indifféremment cette distinction, qu'il s'agisse de moteurs pédaaliers avec démultiplication ou de moteurs logés dans les moyeux de roues sans démultiplication.

Les cycles électriques sont donc les seuls véhicules pour lesquels on ne tient pas compte de la puissance mécanique réellement délivrée. Cette réglementation pèse fortement sur le développement de cycles et cargos-cycles à assistance électrique, car les coûts et licences pour ces pédaaliers de marque, dont la plus connue est Bosch, sont onéreux. Malheureusement, si l'on souhaite disposer d'une puissance similaire transmise à la roue avec un moteur moyeu, il faut un moteur dont la consommation maximale en pic est supérieure à 250 watts, ce qui fait réglementairement basculer ce cycle dans la catégorie des cyclos de classe B, soumis à homologation préalable, et ce, même si sa vitesse est bridée à 25 km/h.

²¹⁴⁵ Si cette réglementation est dommageable, car elle participe au maintien de prix artificiellement hauts pour les cycles électriques performants sans obligation d'homologation et contraint les cycles électriques abordables sans dispositif sous licence à des performances beaucoup plus modestes, ce frein réglementaire pèse aussi fortement sur la conception et la mise en circulation de vélos-cargos ou quadricycles légers et à assistance électrique.

Forts de ce constat, plusieurs porteurs de projets et entrepreneurs comptant recourir à des motorisations non démultipliées dans un moteur pédaalier (les fameux pédaaliers Bosch) ont pris contact avec l'administration de Bruxelles Mobilité, à présent compétente pour délivrer les précieux certificats de conformité devant permettre d'immatriculer les cycles d'une puissance de consommation de crête supérieure à 250 watts, même s'ils ne dépassent pas 25 km/h à l'aide de leur assistance électrique.

Malheureusement, l'administration régionale semble dans l'incapacité de donner suite aux demandes d'homologation. Les sollicitations par courriel restent souvent sans réponse et le service d'homologation est injoignable par téléphone, alors que la compétence est transférée depuis près de six ans. Cette situation est tout à fait inexplicable et dommageable pour l'entrepreneuriat, mais aussi pour l'économie régionale, l'emploi et nos ambitions d'une logistique reposant sur des flottes de vélos-cargos performants, compétitifs et sûrs.

Afin d'assurer la pérennité de ces modes de transport et de favoriser l'économie circulaire, il est indispensable de mettre en place un processus d'homologation régional, disponible et collaboratif, qui soit un réel support à l'entrepreneuriat en plein développement aujourd'hui à Bruxelles.

In de Europese wetgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen elektrische rijwielen op basis van het maximale verbruiksvermogen van 250 watt van de motor en niet op basis van het werkelijke vermogen. Dat is zo omgezet in de Belgische Wegcode.

Die regelgeving weegt op de ontwikkeling van elektrisch ondersteunde fietsen, want die zijn duur. Wie met een voorwielmotor een even groot vermogen wil bereiken als met een middenmotor, heeft een piekvermogen van meer dan 250 watt nodig. Dergelijke fietsen behoren al snel tot klasse B, waarvoor een voorafgaande homologatie nodig is, zelfs al halen ze amper 25 km/u.

De wetgeving houdt zo niet alleen de prijzen kunstmatig hoog, ze weegt ook sterk op de ontwikkeling en ingebruikname van elektrische bakfietsen en vierwielers.

Heel wat ondernemers die gebruik wilden maken van een voorwielmotor namen daarover al contact op met Brussel Mobiliteit, dat eenvormigheidstesten kan toekennen voor rijwielen met een vermogen van meer dan 250 watt, ook als die met elektrische ondersteuning slechts 25 km/u halen.

Jammer genoeg lijkt het agentschap niet aan de vraag te kunnen voldoen. Brieven blijven onbeantwoord en de betrokken dienst is telefonisch niet bereikbaar. Die situatie is niet alleen schadelijk voor de ondernemers, maar voor de hele Brusselse economie, de werkgelegenheid en het streven naar goederenvervoer met de fiets. U moet dan ook voor een gewestelijke homologatieprocedure zorgen.

2147 Des moyens importants ont donc été débloqués pour soutenir et développer la logistique par vélo-cargo et favoriser le développement d'une offre de cycles accessibles.

En ce qui concerne le secteur de la logistique par vélo-cargo, combien d'acteurs bénéficient-ils actuellement d'une dérogation provisoire ? Quels sont les motifs d'octroi d'une dérogation ? Quelle est la durée de ces dérogations ?

Ces dérogations sont-elles octroyées sur la base de simples dossiers administratifs ou les véhicules sont-ils préalablement inspectés ? Le cas échéant, cette inspection est-elle réalisée par Bruxelles Mobilité ou un service tiers ? Quelles sont, malgré ces dérogations, les prescriptions obligatoires en matière de sécurité, notamment au niveau des freins, de l'éclairage et des dispositifs réfléchissants ?

Qu'en est-il de la protection juridique des conducteurs de cycles lorsqu'ils circulent dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions sur des cycles bénéficiant de dérogations délivrées par Bruxelles Mobilité, en cas de dommages matériels ou corporels causés à des tiers ou à eux-mêmes ?

À ce stade, le service de Bruxelles Mobilité ne semble toujours pas opérationnel et n'est pas joignable par téléphone. Je le répète, cette situation porte grandement préjudice à l'innovation et à l'entrepreneuriat dans le secteur du cycle. Quelle est la composition actuelle du service d'homologation de Bruxelles Mobilité ? Quels sont les objectifs qui ont été fixés par votre cabinet à ce service pour 2021 ?

Tout type de véhicule motorisé ou remorque étant soumis à une homologation préalable, même du fait de simples transformations, pouvez-vous nous préciser quelles sont, à ce jour, les procédures d'homologation maîtrisées par ce service ?

Quelles sont les catégories de véhicules qui ont fait l'objet d'une homologation par la Région de Bruxelles-Capitale depuis la sixième réforme de l'État ? Combien de dossiers ont-ils été traités ?

2149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Six entreprises bénéficient d'une autorisation pour utiliser des remorques plus larges, dans le cadre de projets pilotes.

Toute entreprise désireuse d'utiliser une remorque plus large pour un projet pilote de transport de marchandises à vélo peut introduire une demande auprès de Bruxelles Mobilité. Tant que la remorque répond aux exigences du Code de la route et que l'utilisation prévue ne sort pas du cadre de la dérogation, l'autorisation est octroyée. Elle l'est pour une durée de deux ans, sur la base d'un dossier administratif.

Les entreprises ont, jusqu'à présent, toujours utilisé le même modèle, connu de Bruxelles Mobilité. En cas de doute, il est toujours possible de poser la question.

Hoeveel leveranciers met bakfietsen werken momenteel met een tijdelijke uitzondering? Op basis waarvan wordt een uitzondering toegekend? Hoe lang gelden de uitzonderingen?

Worden ze toegekend op basis van een eenvoudig administratief dossier, of worden de voertuigen vooraf geïnspecteerd? Wie voert in dat geval de inspectie uit, Brussel Mobiliteit of een andere dienst? Aan welke verplichte veiligheidsvoorschriften moeten de voertuigen voldoen?

In welke mate zijn bestuurders van rijwielen juridisch beschermd wanneer ze tijdens de uitoefening van hun functie een rijwiel gebruiken waarvoor een uitzondering geldt?

De betrokken dienst bij Brussel Mobiliteit is niet bereikbaar. Hoe is hij samengesteld? Welke doelstellingen legde u de dienst voor 2021 op?

Elk type gemotoriseerd voertuig of aanhangwagen moet voorafgaand worden gehomologeerd. Voor welke homologatieprocedures staat de dienst momenteel in?

Welke categorieën voertuigen heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al gehomologeerd? Om hoeveel dossiers gaat het?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zes ondernemingen hebben toelating om bij een proefproject grotere aanhangwagens te gebruiken.*

Elk bedrijf dat een grotere aanhangwagen voor een fiets wil gebruiken, kan een aanvraag indienen bij Brussel Mobiliteit. Voldoet de aanhangwagen aan de vereisten, dan krijgt het bedrijf op basis van een administratief dossier toelating om hem twee jaar te gebruiken.

Tot nu gebruikten alle ondernemingen hetzelfde, bij Brussel Mobiliteit gekende model.

De uitzondering betreft alleen de omvang van de aanhangwagens. De veiligheidsvoorschriften zijn niet gewijzigd.

La dérogation porte uniquement sur la largeur de la remorque. Les prescriptions en matière de freinage ou d'éclairage ne changent pas, conformément au règlement 168/2013.

Les utilisateurs de remorques plus larges bénéficient de la même protection juridique que les autres, celles-ci étant autorisées dans le cadre de projets pilotes pour le transport de marchandises à vélo.

La cellule en charge de l'homologation est composée de deux équivalents temps plein : un responsable du contrôle technique et de l'homologation et deux gestionnaires, dont un également chargé d'autres missions.

Les objectifs pour 2021 sont de traiter les demandes et les homologations émanant de citoyens bruxellois en priorité et de servir le citoyen au plus vite, dans le respect des règles.

Le service d'homologation de Bruxelles Mobilité traite les procédures suivantes :

- la procédure de validation pour l'importation depuis un pays européen. Cette procédure n'est pas une homologation : le véhicule bénéficie d'une homologation nationale et nous validons l'immatriculation du pays étranger ;

- la procédure individuelle nationale pour tout véhicule en provenance d'un pays non européen, la modification des véhicules après immatriculation, l'adaptation du véhicule à des personnes à mobilité réduite, etc. ;

- la procédure d'importation des motos en dehors de l'Europe.

²¹⁵¹ La finalisation des dossiers d'homologation est réalisée par le service d'homologation de Bruxelles Mobilité, avec l'aide de services techniques qui réalisent les homologations partielles : les deux organismes de contrôle technique, AIB Vinçotte, l'entreprise d'homologation ESTL et les services techniques TDLF et CHTS, entre autres.

Pour les véhicules à deux ou trois roues, aucun service technique n'est approuvé à Bruxelles et en Belgique.

²¹⁵³ **M. Julien Uyttendaele (PS).** - Je pense qu'il y a un malentendu. Si certaines questions touchaient aux vélos-cargos, mon propos était plus large et concernait l'homologation de tous les vélos à assistance électrique ayant une puissance de consommation de crête supérieure à 250 W.

Il existe en réalité deux types de vélos électriques. Certains, qui sont équipés d'un pédalier Bosch, restent en dessous de 250 W et n'ont pas besoin d'homologation, mais ils coûtent le prix d'une voiture d'occasion. Tout le monde ne peut pas se le permettre. Beaucoup de constructeurs, dont certains belges ou bruxellois, décident de ne pas utiliser ces licences et optent pour un moyeu de roue. Dans ce cas, pour une assistance électrique suffisante,

Gebruikers van grotere aanhangwagens zijn juridisch even goed beschermd als anderen.

De betrokken cel bij Brussel Mobiliteit telt twee voltijdse equivalenten: een verantwoordelijke voor de technische controle en twee beheerders.

In 2021 moet de dienst de aanvragen tot homologatie van de Brusselaars prioritair behandelen en de burger zo snel mogelijk helpen.

De dienst staat in voor de goedkeuring voor invoering vanuit een Europees land; voor de individuele nationale procedure voor elk voertuig uit een niet-Europees land en voor de invoerprocedure voor motoren van buiten Europa.

De homologatiedossiers worden afgerond door Brussel Mobiliteit, met de hulp van de technische diensten die voor de gedeeltelijke homologaties instaan.

Voor twee- en driewielers is er in Brussel of België geen erkende technische dienst.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).* - *U hebt mij verkeerd begrepen. Ik had het niet alleen over de fietsen voor goederenvervoer, maar over alle fietsen met een vermogen van meer dan 250 watt.*

Fietsen met middenmotor hebben een lager vermogen. Daarvoor is geen homologatie nodig, maar ze kosten veel. Daarom kiezen heel wat Brusselse fietsenbouwers voor een voorwielmotor, maar dan is een groter vermogen en in Brussel dus ook een homologatie nodig.

Als het gewest die bevoegdheid niet invult, laat het de Belgische fietsenbouwers in de steek. U moet voor een doeltreffende

il faut dépasser cette consommation de crête de 250 W, ce qui impose une homologation, notamment à Bruxelles.

Ne pas organiser cette compétence, c'est brider l'entrepreneuriat et l'innovation et fausser la concurrence au détriment des constructeurs belges de cycles. Il importe donc de mettre en place une homologation efficace. Elle rendra aussi beaucoup plus accessibles ces vélos électriques, car le prix peut constituer un obstacle.

2155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis partiellement d'accord. Il faut souligner aussi qu'il n'est pas possible, pour l'instant, de réaliser l'homologation d'un véhicule à deux ou trois roues, car il n'existe pas de service technique agréé pour traiter les demandes d'homologation partielle qui permettent l'homologation des véhicules dans leur totalité.

2155 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Ce problème n'est pas un problème de service technique. Ce n'est pas de la faute des constructeurs et fabricants bruxellois. Il relève de la responsabilité de la Région de Bruxelles-Capitale et de Bruxelles Mobilité d'avoir les services techniques nécessaires, en interne ou en externe, pour assurer cette homologation.

C'est indispensable pour soutenir les entreprises bruxelloises qui essayent de concurrencer les géants du marché. Comme vous le savez, je reviendrai avec grand plaisir sur ces différentes questions lors d'une future réunion de commission.

- *L'incident est clos.*

2161 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2161 **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,**

2161 **concernant "les chiffres liés à la pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale".**

2163 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- La presse nous apprenait récemment que les déplacements à vélo avaient augmenté de 64 % à Bruxelles en 2020 par rapport à 2019. Ces données ont été obtenues par des mesures effectuées sur les artères équipées de bornes de comptage automatique. Nous apprenons également que le profil des cyclistes a évolué, puisqu'il y a désormais plus de femmes, alors que les cyclistes bruxellois étaient, pour deux tiers, des hommes.

J'ai déjà eu l'opportunité de vous interroger sur les méthodes et les outils de comptage utilisés dans le cadre de statistiques relatives à l'utilisation du vélo. Les méthodes traditionnelles de collecte de données comprennent, d'une part, des méthodes quantitatives, comme les comptages manuels et automatiques et, d'autre part, des méthodes qualitatives, souvent partielles, qui interrogent les utilisateurs sur leurs préférences et leurs habitudes. Or, en 2019, l'Observatoire du vélo en Région de

homologatie zorgen, zodat elektrische fietsen betaalbaarder worden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben het deels met u eens. Het homologeren van twee- of driewielers is bij gebrek aan een erkende technische dienst momenteel echter onmogelijk.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Daar kunnen de fietsenbouwers niets aan doen. Het gewest en Brussel Mobiliteit moeten ervoor zorgen dat ze op de nodige technische diensten kunnen rekenen voor de homologatie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "de cijfers over het gebruik van de fiets in het Brussels Gewest".

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *In de pers lazen we onlangs dat de verplaatsingen per fiets in Brussel in 2020 met 64% waren gestegen tegenover 2019. Ook het profiel van de fietsers is veranderd, aangezien er nu meer vrouwen fietsen.*

Traditioneel worden gegevens verzameld met kwantitatieve en kwalitatieve methodes: naast tellingen zijn er ook enquêtes.

In het verleden waren twee derde van de fietsers mannen. Hoe is die verdeling tegenwoordig? Welke meetinstrumenten zijn gebruikt? Heeft het Brussels Fietsobservatorium een nieuwe kwalitatieve studie verricht? Kreeg het daarvoor een subsidie?

Bruxelles-Capitale a bénéficié d'un subside de 100.000 euros destiné notamment à une étude sur les femmes et le vélo. La méthodologie reposait sur des déclarations par le biais d'un formulaire.

Si la proportion de cyclistes masculins était auparavant de deux tiers, quelle en est aujourd'hui la répartition ? Quels outils de mesure ont-ils été utilisés pour parvenir à ces conclusions ?

Une nouvelle étude qualitative a-t-elle été réalisée par l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale ? Dans l'affirmative, un subside spécifique a-t-il été octroyé ?

²¹⁶⁵ S'agissant du coût unitaire d'un compteur cycliste, vous m'aviez répondu qu'il s'élevait à 90.000 euros, installation comprise, et que son entretien coûtait 800 euros par an. Or il apparaît qu'en 2019, des compteurs de vélos ont été subsidiés, l'un pour la commune de Forest (9.417 euros) et l'autre pour la commune d'Uccle (10.000 euros). La carte dynamique Mobigis, qui reprend par ailleurs dix-sept compteurs et pas dix-huit, relève un seul point de comptage, celui de Forest, et pas celui d'Uccle.

Combien de compteurs ont-ils été financés par la Région ? Combien l'ont-ils été par les communes et ont-ils bénéficié de subsides régionaux ? La subvention accordée est-elle partielle eu égard au budget global ? Les compteurs ont-ils effectivement été installés, notamment celui d'Uccle ?

Les données annoncées au niveau régional tiennent-elles compte des données des compteurs de Forest et d'Uccle, sachant qu'il sera nécessaire d'établir un index de départ ?

²¹⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les chiffres de 2020 de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale devraient être diffusés par Pro Velo dans les prochaines semaines.

La proportion était de 64 % d'hommes et 36 % de femmes en 2019. La répartition est enregistrée lors de comptages manuels à 26 carrefours, entre 8h et 9h, quatre fois par an.

En 2020, l'enquête qualitative s'est penchée sur les enfants qui se déplacent à vélo à Bruxelles. Le rapport n'est pas encore disponible. Cette enquête était prévue dans la convention qui cadre l'Observatoire.

Les compteurs d'Uccle et de Forest sont les seules installations financées par la Région dans les communes. Il s'agit à chaque fois d'un subside qui couvre l'intégralité du coût du dispositif. Les compteurs qui apparaissent sur Mobigis sont les compteurs régionaux. Pour les deux compteurs communaux, rien n'est encore décidé quant à la transmission des données vers Mobigis.

Le rapport de 2020 de Bruxelles Mobilité sur les compteurs automatisés ne tient pas compte des compteurs de Forest et Uccle, puisqu'ils ne permettent pas la comparaison avec l'année 2019. Certains compteurs n'ont d'ailleurs pas été pris en compte, car ils n'ont pas été en service pendant toute l'année 2019.

Volgens u bedraagt de kostprijs van een fietstelpaal 90.000 euro. In 2019 heeft het gewest een teller voor de gemeente Vorst (9.417 euro) gesubsidieerd en eentje voor de gemeente Ukkel (10.000 euro). Op de dynamische Mobigis-kaart staat de teller van Ukkel echter niet aangeduid. Is die wel echt geïnstalleerd?

Hoeveel tellers heeft het gewest gefinancierd? Hoeveel hebben de gemeenten gefinancierd en hebben ze daarvoor subsidies gekregen?

Is er in de bekendgemaakte gegevens rekening gehouden met de gegevens van de tellers van Vorst en Ukkel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Pro Velo zal de komende weken de fietstelcijfers van 2020 bekendmaken. Ik zal ze aan het parlement bezorgen.*

In 2019 was de verhouding 64% fietsende mannen tegenover 36% vrouwen. Die verdeling is geregistreerd bij manuele tellingen aan 26 kruispunten tussen 8 uur en 9 uur, vier keer per jaar.

In 2020 onderzocht de kwalitatieve enquête de fietsverplaatsingen van kinderen. Dat rapport is nog niet beschikbaar.

De tellers van Ukkel en Vorst zijn de enige die het gewest heeft gefinancierd in de gemeenten. De subsidie dekte telkens de totale kostprijs van de teller. Op de Mobigis-kaart zijn de tellers van het gewest zichtbaar. Er is nog niet beslist wanneer de gegevens van Ukkel en Vorst naar Mobigis zullen worden doorgestuurd.

Het verslag van 2020 van Brussel Mobiliteit over de geautomatiseerde tellers houdt geen rekening met de tellers van Vorst en Ukkel. Sommige tellers waren ook het hele jaar 2019 niet in dienst. Daarom werken we liever met percentages dan met absolute cijfers.

C'est pour cette raison que nous travaillons davantage avec des pourcentages, pour montrer l'augmentation, les chiffres absolus concernant certains points de mesure équipés d'un compteur automatisé.

Comme vous, je suis impatiente de connaître les chiffres de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale pour 2020 et je ne manquerai pas de les communiquer au parlement dès qu'ils me parviendront.

2169 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Je me réjouis de découvrir cette nouvelle étude. Il convient certes de poursuivre les efforts pour promouvoir ce moyen de mobilité auprès de certains publics plus défavorisés qui ne l'utilisent pas, mais aussi de le développer autant auprès des femmes que des hommes. Je comprends l'attention portée aux enfants en 2020, mais l'utilisation du vélo selon le genre mérite une continuité d'analyse.

S'agissant des compteurs communaux, je suis favorable au partage de données entre autorités publiques. Nous sommes déjà peu de choses face aux "géants du net" ! Cette décision appartient sans doute aux autorités communales de Forest et d'Uccle. Je vous invite à consulter vos homologues afin que nous puissions agréger toutes les données disponibles en vue de préparer au mieux le Bruxelles de demain, avec davantage de vélos.

Je me permets de signaler que, de ma propre expérience, j'ai constaté que le compteur de la rue de la Loi ne prenait en compte que l'ancienne piste cyclable, et non la "coronapiste". La portée de ce compteur devrait donc vraisemblablement être élargie.

2171 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je veux juste corriger une petite chose, car je pense qu'il y a un malentendu. La répartition hommes/femmes sera comptabilisée cette année comme les autres années, de même que le port du casque et le type de vélo, mais l'analyse plus détaillée sera réalisée sur les enfants.

Par ailleurs, nous allons contrôler le compteur de la rue de la Loi, car nous souhaitons bien entendu éviter toute erreur dans les statistiques.

2171 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Sinon, vous pouvez me suivre sur Strava !

2171 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Suivre tout le monde sur Strava, ce n'est sans doute pas le système le plus automatisé !

- *L'incident est clos.*

2179 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

2179 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *De inspanningen om de fiets te promoten bij kansarmen moeten worden voortgezet. Het fietsgebruik volgens het geslacht moet blijvend worden onderzocht.*

Het gewest en de gemeenten zouden de gegevens van de tellers moeten delen, zodat we alle beschikbare gegevens kunnen samenvoegen om zo de fiets optimale kansen te geven in het Brussel van morgen.

Ik vermeld nog even dat de teller in de Wetstraat alleen de fietsers op het oude fietspad telt, en niet die op het 'coronafietspad', wat de cijfers vertekent.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *De verdeling tussen mannen en vrouwen zal ook dit jaar worden berekend, maar de meer gedetailleerde analyse spitst zich in 2021 toe op kinderen.*

We zullen de teller in de Wetstraat controleren, want we willen volledige statistische gegevens.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *U kunt me altijd volgen op Strava!*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Iedereen volgen op Strava is wellicht niet het meest geautomatiseerde systeem!*

- *Het incident is gesloten.*

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

2179 **concernant "la mise en place d'une piste cyclable en bois".**

2181 **Mme Leila Agic (PS).**- Nous avons appris dans la presse de ce 14 janvier 2021 qu'une piste cyclable en bois a été placée sur le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur à Ixelles. Ce dernier, qui date de 1899, était en mauvais état et très étroit. Infrabel et la Région de Bruxelles-Capitale ont donc lancé des travaux de rénovation à la fin du mois de juin 2020. À la mi-décembre, les riverains ont pu découvrir un pont plus large doté de deux passerelles en bois, l'une réservée aux piétons, l'autre aux cyclistes.

Sous l'effet de la température et de l'humidité, le bois devient glissant, particulièrement lorsque la pluie, la neige ou le gel s'en mêle. Après de nombreuses chutes et glissades de cyclistes, la commune d'Ixelles a décidé de fermer la passerelle. Une analyse et des informations objectivées sur la sécurité du revêtement ont été demandées à Infrabel, propriétaire du pont et initiateur et gestionnaire du projet. En attendant, les cyclistes doivent emprunter la voirie et ne disposent donc plus de piste cyclable à cet endroit.

Cette situation est dommageable, car les aménagements en bois dans l'espace public présentent un intérêt esthétique certain.

Qui, d'Infrabel ou de Bruxelles Mobilité, a choisi d'installer cette passerelle en bois ? Son caractère glissant est-il dû à l'essence de bois utilisée ou au type d'installation ? De quelle essence de bois s'agit-il ?

Peut-on imaginer des revêtements en bois qui ne soient pas dangereux pour les piétons et les cyclistes ? Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un cahier des charges ou de bonnes pratiques de référence pour de futures mises en œuvre de passerelles de ce type ? Est-il possible de ne recourir qu'à des essences de bois durables, certifiées et d'origine européenne ?

Quelles sont les mesures de correction envisageables pour les passerelles existantes ? Ces mesures seront-elles à charge de l'entrepreneur, d'Infrabel ou de la Région de Bruxelles-Capitale ?

2183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La mise en œuvre de cette passerelle en bois est un choix d'Infrabel.

Nous ne connaissons pas la cause exacte du caractère glissant, mais nous avons interpellé Infrabel sur ce problème, qui nous a été signalé à plusieurs reprises. Entre-temps, le revêtement de la passerelle a été réparé et changé afin que celle-ci ne soit plus glissante. Elle est dès lors à nouveau accessible aux cyclistes.

En tant que gestionnaire du pont, Infrabel a analysé quel produit antidérapant convenait le mieux pour éviter des glissades à l'avenir et a réalisé les travaux nécessaires.

Bruxelles Mobilité n'installe que très rarement des revêtements en bois. C'est notamment le cas le long du boulevard de la Woluwe, où nous n'avons pas reçu de plainte. La seule passerelle

betreffende "de plaatsing van een houten fietspad".

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- Op 14 januari 2021 lazen we in de pers dat op de brug van de Arnaud Fraiteurlaan in Elsene een houten fietspad was aangelegd. De brug, die dateert van 1899, was in slechte staat en erg smal. Ze werd gerenoveerd en uitgebreid met twee houten oversteekplaatsen, een voor voetgangers en een voor fietsers.

Dat hout wordt erg glad, vooral bij regen, sneeuw en vorst. Na talloze val- en slippartijen onder fietsers sloot de gemeente Elsene de fietsbrug af. Infrabel, eigenaar van de brug, werd om een analyse en meer uitleg over de keuze voor de bekleding gevraagd. Voorlopig rijden fietsers weer over de rijbaan.

Wie, bij Infrabel of Brussel Mobiliteit, heeft voor de houten oversteekplaats gekozen? Ligt de gladheid aan het gebruikte hout of aan de gebruikte techniek?

Zijn er houten constructies denkbaar die wel veilig zijn voor voetgangers en fietsers? Is het daarbij mogelijk om uitsluitend voor duurzaam en gecertificeerd hout van Europese origine te kiezen?

Hoe kunnen de bestaande bruggen veiliger worden gemaakt? Zijn die aanpassingen ten laste van de aannemer, van Infrabel of van het Brussels Gewest?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De keuze voor hout kwam van Infrabel.

We weten niet precies hoe het komt dat de brug zo glad was, maar intussen is de bekleding aangepast en is de brug weer open voor het fietsverkeer.

Beheerder Infrabel is nagegaan welk antislipproduct het beste is om glijpartijen in de toekomst te vermijden.

Brussel Mobiliteit plaatst maar zelden houten bekleding. Langs de Woluwelaan deed het dat wel, maar daarover liepen nog geen klachten binnen.

en bois qui a posé des problèmes est celle d'Infrabel, mais la situation est désormais réglée.

Étant donné la spécificité de chaque passerelle, Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'un cahier des charges ou d'un vademecum de référence pour les mises en œuvre futures de telles passerelles, mais propose un guide des surfaces les plus adaptées en termes d'accessibilité, qui tient également compte de leur caractère glissant, et formule des recommandations dans les différents vade-mecum cyclables.

Bruxelles Mobilité peut utiliser des labels de type Forest Stewardship Council (FSC), mais ne peut malheureusement pas imposer de bois européen, car une telle exigence limiterait trop le marché.

Infrabel est responsable du chantier de la passerelle et doit réceptionner une passerelle sûre pour tous les usagers. Au niveau de la responsabilité, il revient à Infrabel de décider si l'entrepreneur a commis une erreur ou non, et elle n'hésitera certainement pas à agir si elle le juge nécessaire.

2185 **Mme Leila Agic (PS)**.- Je pense que nous avons été nombreux à nous dire qu'il s'agissait d'une histoire bien belge quand nous avons lu cet article parlant d'un revêtement en bois sensible à la pluie, qui est tout de même souvent présente dans notre capitale. Je suis donc heureuse d'apprendre que des changements ont été apportés.

- *L'incident est clos.*

2189 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2189 **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,**

2189 **concernant "les interventions de la STIB quant à la réfection des voiries locales".**

2191 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je me permets de poser ma question orale depuis le fauteuil présidentiel.

Les bus de la STIB qui sont, par définition, des véhicules lourds, peuvent contribuer à la détérioration de l'asphaltage des voiries communales, qui ne disposent parfois pas d'un asphaltage suffisant pour supporter le poids desdits véhicules.

Les détériorations, qu'elles soient signalées par les chauffeurs eux-mêmes ou par les gestionnaires de voiries, à savoir les communes, doivent faire l'objet d'une réparation, ce qui peut amener des coûts supplémentaires pour les pouvoirs locaux et bousculer le programme d'asphaltage initialement prévu.

Il apparaît que certaines détériorations sont prises en charge par la STIB et d'autres pas, en fonction du bon vouloir du délégué

Brussel Mobiliteit kan in zijn aanbestedingen niet verplichten dat er uitsluitend hout uit Europese bossen wordt gebruikt. Dat zou te beperkend zijn.

Infrabel is verantwoordelijk voor deze werf en moet een brug opleveren die veilig is voor alle weggebruikers. Als Infrabel van oordeel is dat de aannemer een fout heeft gemaakt, zullen zeker de nodige stappen worden gezet.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Typisch Belgisch, kiezen voor hout dat glad wordt bij regenweer. Alsof het in Brussel niet vaak regent. Ik ben blij dat de nodige aanpassingen zijn gebeurd.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de interventies van de MIVB bij het herstel van de lokale wegen".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De zware bussen van de MIVB kunnen de staat van de gemeentelijke asfaltwegen verslechteren. Die wegen moeten dan worden hersteld, wat tot extra kosten kan leiden voor de gemeenten en het oorspronkelijke asfalteringsprogramma overhoop kan halen. Sommige herstellingen gebeuren door de MIVB maar andere niet. Dat gebrek aan duidelijkheid doet vragen rijzen.*

Hoeveel herstellingen aan gemeentewegen heeft de MIVB uitgevoerd en betaald in 2020 en tijdens het eerste kwartaal van 2021?

Hoeveel klachten over de kwaliteit van het wegdek werden er in 2020 en 2021 ontvangen van chauffeurs en wegbeheerders?

de la STIB, des projets en cours sur le territoire communal et de la force de persuasion des arguments avancés par le gestionnaire de voiries.

Ce manque de clarté potentiel dans la procédure d'intervention de la STIB sur les voiries m'interpelle.

Pouvez-vous m'indiquer le nombre d'interventions sur les voiries locales opérées et payées par la STIB en 2020 et sur les trois premiers mois de 2021 ?

Quel est le nombre de plaintes reçues des chauffeurs d'une part, et des gestionnaires de voiries d'autre part, quant à la qualité des voiries en 2020 et 2021 ?

Quelle est la procédure dans le cas où une détérioration est constatée sur une voirie communale ? Sur quelle base l'usure liée au passage des bus peut-elle être identifiée ?

Avez-vous envisagé de subsidier les pouvoirs locaux afin d'intervenir dans la réfection des voiries fréquentées par les bus ? Si non, pourquoi ?

Dans le cadre du nouveau plan directeur du réseau bruxellois de bus, la STIB a-t-elle vérifié la qualité et la résistance de l'asphaltage des nouveaux parcours ? Si non, pourquoi ?

Dans le cadre de nouveaux parcours, la STIB est-elle intervenue dans la réfection de l'asphaltage ? Si oui, selon quels critères et quelle méthode ?

³¹⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Chaque gestionnaire de voirie est pleinement responsable de l'état et de l'entretien de celle-ci. En l'occurrence, le réasphaltage des voiries incombe au gestionnaire, quelle que soit la nature du trafic qui les concerne.

Il est concevable que le passage d'une ou plusieurs lignes de bus dans une chaussée entraîne une usure plus importante du revêtement, mais il faut aussi rappeler que le passage d'une ligne de bus représente un service public financé par la Région au profit de l'ensemble du territoire bruxellois, et donc des dix-neuf communes.

Il est aussi très difficile d'identifier la part que représente l'usure provoquée par le passage des bus par rapport au reste du trafic. En effet, les voiries communales empruntées par les lignes de bus sont aussi, de par leur aménagement permettant le passage des véhicules lourds, celles qui sont empruntées préférentiellement par les camions de toute nature.

En pratique, lorsque la STIB constate un mauvais état de la chaussée empruntée par ses bus, un rapport interne est établi et l'avarie (mauvais état de l'asphalte, nid de poule, orniérage...) est introduite dans le système Fix My Street créé par la Région. De la sorte, toutes les avaries sont portées à la connaissance des communes qui reçoivent ces signalements en première ligne.

Wat is de procedure in geval van beschadiging? Op welke basis kan worden vastgesteld dat die te wijten is aan de bussen?

Bent u van plan de gemeenten te subsidiëren om de wegen te herstellen waarop de bussen rijden?

Heeft de MIVB in het kader van het nieuwe Busplan de kwaliteit van het asfalt op de nieuwe routes gecontroleerd?

Heeft de MIVB het asfalt op de nieuwe busroutes hersteld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het herstellen van het wegdek valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, ongeacht door welk vervoer de schade is veroorzaakt.*

Het is mogelijk dat de frequente doortocht van bussen meer schade veroorzaakt. De busdiensten vormen echter een door het gewest gefinancierde openbare dienst ten voordele van alle Brusselaars en dus ook van de gemeenten. Bovendien is het zeer moeilijk om te bepalen welk aandeel de bussen precies in de slijtage van het wegdek hebben. Wegen waar bussen vlot over kunnen rijden, zijn immers ook ideaal voor vrachtwagens.

Wanneer de MIVB vaststelt dat een weg waarover haar bussen rijden in slechte staat is, stelt ze een intern rapport op. Het gewest voert vervolgens de schade in Fix My Street in, waardoor de gemeenten weten waar ze het wegdek moeten herstellen.

De vervoersmaatschappij heeft opdrachten lopen voor wegenwerken, die ze kan aanwenden voor beperkte wegwerkzaamheden om de situatie voor haar bus- en tramlijnen te verbeteren.

À titre indicatif, en 2020, 355 nouveaux rapports de signalement ont été transmis via Fix My Street, ce qui inclut donc également les retours des chauffeurs, tant sur les voiries communales que régionales. En janvier 2021, on comptait 31 nouveaux rapports de signalement de ce type.

La STIB dispose de marchés de travaux lui permettant de prendre en charge des travaux d'envergure limitée en voirie en vue d'améliorer les conditions de circulation de ses trams et bus du réseau de surface. Ces interventions consistent principalement à réaménager des arrêts afin de mettre ceux-ci en conformité avec les règles relatives à l'accessibilité et au confort de ses clients : placer des garde-corps ou potelets pour sécuriser les aménagements, réaliser des marquages routiers.

³¹⁰⁷ Dans certains cas, il se peut que la STIB intègre dans les aménagements l'asphaltage des zones contiguës. À titre d'exemple, la STIB a récemment réasphalté la zone de stationnement de ses bus au terminus de la ligne 48 sur la place Anneessens.

Dans le cadre de la création de nouvelles lignes de bus ou du passage de bus dans des artères qui n'étaient pas préalablement desservies par des bus, il est aussi courant que la STIB prenne en charge la réalisation des aménagements requis pour un passage confortable de ses véhicules. Dans certains cas, il peut s'agir d'asphaltages, mais aussi d'aménagements de trottoirs, d'oreilles de trottoir, d'îlots, etc.

À titre d'exemple, il y a quelques années, pour permettre le passage de la nouvelle ligne de bus 75 dans le quartier de la Roue à Anderlecht, plusieurs artères pavées ont été asphaltées par la STIB. Plus récemment, dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus), des aménagements locaux et des marquages routiers ont été effectués, par exemple pour permettre le passage dans les deux directions des bus 46 à travers le Pentagone, ou pour permettre le passage du bus 13 sur son nouvel itinéraire dans l'avenue de la Réforme ou l'avenue du Heymbosch.

Pour la mise en œuvre de ce même plan bus, de très nombreux aménagements de nouveaux arrêts ont dû être mis en place, mais certaines voiries ont aussi dû être mises en conformité, en particulier au niveau des dispositifs ralentisseurs, qui doivent respecter les normes requises.

L'examen de la qualité des fondations de voirie ne s'est pas fait préalablement à l'adoption du plan bus, et chaque situation est examinée avec les communes concernées afin de choisir la meilleure formule de financement des investissements indispensables. Lorsque le passage d'une nouvelle ligne de bus est mis à profit pour prendre des mesures qui vont dans le sens du programme Avanti (mesures de trafic, passage du bus à contresens, mise à sens unique pour le trafic général, nouvelle bande de bus, etc.), les aménagements peuvent relever de cette enveloppe budgétaire. En cas d'impossibilité, ceux-ci peuvent

Soms neemt de MIVB de asfaltering van een aangrenzende zone mee in die werkzaamheden op. Bij de aanleg van nieuwe buslijnen zorgt ze vaak ook voor de inrichting die nodig is voor een vlotte doorgang van haar voertuigen. Het gaat dan niet alleen om asfaltering, maar bijvoorbeeld ook om de heraanleg van het voetpad.

Voor de uitvoering van het Busplan waren heel wat nieuwe haltes nodig, naast de herinrichting van bepaalde wegen. De kwaliteit van de fundamente van die wegen was niet voorafgaand aan het Busplan onderzocht. Samen met de gemeenten zocht het gewest naar de beste financieringsformule voor die noodzakelijke investeringen. Wanneer er bij de inrichting van een nieuwe buslijn maatregelen worden genomen in het kader van het Avantiprogramma, kan het geld uit die enveloppe komen. Zo niet worden ze gefinancierd in het kader van de inrichting van het bovengrondse MIVB-netwerk.

Uiteraard mogen dergelijke werkzaamheden voor de ontwikkeling van het aanbod niet verward worden met onderhoudswerkzaamheden op bestaande routes. Die blijven ten laste van de wegbeheerder.

De regering heeft geen plannen om de gemeenten voor die onderhoudswerken te subsidiëren.

l'être dans le cadre des aménagements du réseau de surface de la STIB.

Bien sûr, ces aménagements liés au développement de l'offre ne peuvent être confondus avec l'entretien des voiries sur les itinéraires existants, qui reste à charge des autorités compétentes.

Actuellement, le gouvernement ne prévoit pas de subsidier les communes pour ces tâches d'entretien.

3109 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vos réponses ne me satisfont pas. Les camions sont les principaux responsables de l'usure de la voirie. Or, ils ne fréquentent pas les petites artères communales dont l'affaissement et l'usure sont provoqués par le passage fréquent des bus de la STIB.

Je relaie dans cette assemblée les demandes de communes qui s'interrogent sur la procédure. La STIB intervient parfois, mais pas toujours, sans non plus toujours en justifier les raisons.

J'entends que vous ne souhaitez pas tout réparer, mais, en présence de trous et d'affaissements observables sur des artères communales, une intervention serait justifiée. Il faudrait une plus grande souplesse d'intervention, car la réparation d'une chaussée incombe, en toute logique et en tout cas en partie, à celui qui l'abîme.

Le semi-piétonnier de la chaussée d'Ixelles et le piétonnier de la Ville de Bruxelles nécessitent tous deux, quelques mois seulement après leur aménagement, des réparations très importantes. Le passage des bus étant prévu dès le départ, on est en droit de s'interroger sur la réalisation de ces deux piétonniers. On ne tient visiblement pas assez compte de la destination de ces artères au moment de choisir leur revêtement. L'état des pierres bleues après quelques mois est un scandale, et ce problème se pose à toutes les intersections entre les zones piétonnières et les voies carrossables.

3111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je comprends que vous estimez que toutes les voiries empruntées par des bus doivent être entretenues par la Région. Je vous ai cependant expliqué le système, qui veut que les voiries soient gérées par leur concessionnaire. Nous pouvons ne pas être d'accord sur ce point, mais c'est ainsi que s'opère la répartition actuellement.

Quant au revêtement, c'est le niveau de pouvoir qui le fait poser qui doit veiller à son bon état. Des pierres bleues et un bus, ce n'est pas un mariage idéal !

- *L'incident est clos.*

3115 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

3115 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Ik ben niet tevreden met uw antwoord. Vooral vrachtwagens veroorzaken schade aan wegen, maar die rijden niet over de kleine gemeentewegen, waar bussen de slijtage teweegbrengen. De MIVB herstelt die soms, maar niet altijd.*

U moet zich wat soepeler opstellen. Het spreekt toch voor zich dat wie schade veroorzaakt aan een weg, die ook herstelt?

Voorts moet er vooraf beter worden nagedacht over de aanleg van wegen. In de twee voetgangerszones zijn er amper enkele maanden na de aanleg al herstellingswerkzaamheden nodig omdat passerende bussen het wegdek hebben beschadigd. Dat zou niet mogen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *U gaat ervan uit dat het geweest alle wegen waarover bussen rijden, moet onderhouden. Dat is echter de taak van de wegbeheerder.*

De overheid die het wegdek kiest, moet ook zorgen dat het in goede staat blijft. Blauwe steen leggen waar bussen rijden, lijkt me niet de beste oplossing!

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

3115 **concernant "la politique régionale de stationnement à l'égard du personnel médical".**

3117 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je me permets de poser ma question depuis le fauteuil présidentiel.

La mission accomplie chaque jour par l'ensemble du personnel soignant de notre pays a été mise en lumière par la terrible actualité de l'année écoulée. Plus que jamais, nous savons combien il est important de lui permettre d'exercer au mieux son métier, dans les meilleures conditions.

Dans le cadre de vos compétences, la faculté de circuler et, plus encore, de stationner librement peut apporter à ce personnel médical un confort non négligeable au moment d'effectuer ses missions. À ce titre, plusieurs cartes de dérogation sont proposées par parking.brussels sur l'ensemble du territoire de la Région :

- la carte de prestataires de soins médicaux urgents, valable dans toutes les zones réglementées pour les soins urgents à domicile, à destination des médecins généralistes et des pédiatres. Devant afficher la mention "en cours d'intervention" sur leur pare-brise ainsi qu'un disque de stationnement, ces derniers doivent s'acquitter d'un montant de 200 euros par an pour obtenir ladite carte ;

- la carte de prestataires médicaux non urgents, qui s'adresse cette fois aux personnes qui administrent des soins médicaux à domicile et qui sont reconnues par la Cocof, la Cocom ou la Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC), ou agréées par une fédération professionnelle de prestation de soins. Elles aussi doivent afficher la mention "en cours d'intervention" et elles bénéficient d'un stationnement limité à deux heures. Elles doivent quant à elles s'acquitter d'un montant de 75 euros par an ;

- la carte Parking+ permet aux personnels médicaux et paramédicaux d'être exonérés de toute redevance lorsqu'ils se garent sur les emplacements devant les garages adhérant au service. Ce sont les particuliers qui font la demande de manière bénévole et qui apposent alors sur leur garage un autocollant indiquant qu'ils sont associés à l'initiative.

Pour rappel, les personnes exerçant en dehors des professions médicales doivent s'acquitter, pour obtenir la carte de dérogation pour "professionnel en intervention" d'un montant de 90 euros par an.

Viennent s'ajouter une série d'initiatives communales telles que la carte "soins à domicile" sur le territoire d'Anderlecht. Cette dernière est proposée gratuitement aux personnels médicaux et paramédicaux prodiguant des soins à domicile. Elle est valable pour un an sur l'ensemble du territoire communal.

3119 Permettre à notre personnel soignant, à domicile ou pas, en urgence ou pas, d'effectuer ses missions dans les meilleures conditions, déplacement et stationnement compris, garanti en retour une meilleure qualité de soins aux malades et

betreffende "het gewestelijk parkeerbeleid ten aanzien van medisch personeel".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik stel mijn vraag vanuit de voorzittersstoel als dat goed is.

Het afgelopen jaar is nog maar eens duidelijk gebleken hoeveel het zorgpersoneel voor dit land doet. We weten nu hoe belangrijk het is dat zij hun werk in de best mogelijke omstandigheden kunnen uitoefenen. Vrij kunnen rondrijden en, nog belangrijker, overal vrij kunnen parkeren kunnen daar een groot verschil in maken. Parking.brussels heeft daarom voor de verschillende groepen van zorgverstrekkers - artsen, thuisverzorgers, paramedici en anderen - verschillende vrijstellingskaarten in het leven geroepen.

Daarnaast zijn er nog gemeentelijke initiatieven, zoals de gratis parkeerkaart voor zorgverleners die aan huis komen in de gemeente Anderlecht.

Als het zorgpersoneel zich vlot kan verplaatsen en parkeren, krijgen onze zieken en bejaarden ook betere zorg.

personnes âgées. À cet égard, je me réjouis de constater que plusieurs solutions sont proposées, ainsi que quelques initiatives communales.

Combien de cartes de dérogation ont-elles été accordées pour les différentes catégories en 2019 et 2020 ? Quelle est l'évolution observée depuis 2010 ?

Qu'est-ce qui justifie la différence de prix entre les cartes de dérogation ? Qu'est-ce qui justifie le prix d'une carte de dérogation par rapport aux autres cartes de stationnement délivrées par les communes ?

Quelles sont les professions concernées par la mention "professionnel en intervention" ?

Quelle est l'évaluation de la mesure ? D'autres professions vous adressent-elles des demandes de cartes de dérogation ? Entendez-vous adapter la réglementation actuelle ?

Quelle coordination est-elle opérée par parking.brussels pour les initiatives communales ? Hormis Anderlecht, d'autres communes offrent-elles des facilités ?

Comment s'opère pratiquement le contrôle des dérogations accordées au personnel médical ?

Combien d'emplacements ParkingPlus existe-t-il à l'échelle de la Région ? Ce nombre est-il en progression depuis son lancement en 2009 ? Pourquoi la cartographie n'est-elle pas accessible sur le site de parking.brussels ? Ne faudrait-il pas communiquer davantage et mieux sensibiliser la population au fait que tout citoyen peut offrir aux personnels soignants la possibilité de se garer temporairement devant son garage ?

Où en est votre réflexion sur le dispositif Smart Move et sur les conditions qui seront appliquées à ces différentes catégories de prestataires de soins ? Quelles dérogations avez-vous prévues ? Comment s'opère, à cet égard, votre collaboration avec les différents organes communautaires de la Région ?

³¹²¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'année écoulée a montré que le personnel médical jouait un rôle crucial pour notre société. Cela vaut pour le personnel hospitalier, mais également pour le personnel, moins visible, qui prodigue des soins à domicile. Le gouvernement régional est conscient de la charge mentale et des difficultés que peuvent rencontrer sur le terrain les prestataires de soins. Il a toujours tenu à soutenir ces métiers de contact en facilitant leur exercice, par exemple en leur offrant des possibilités de parking.

Ce soutien se traduit par des modalités de stationnement simplifiées par l'acquisition de cartes forfaitaires valables dans toute la Région, qui permettent au personnel médical et soignant à domicile de ne pas devoir se préoccuper des redevances de stationnement. De cette manière, le personnel gagne du temps

Hoeveel vrijstellingskaarten werden er in 2019 en 2020 in de verschillende categorieën uitgereikt? Hoe evolueert dat aantal sinds 2010?

Hoe verklaart u het prijsverschil tussen de vrijstellingskaarten? Hoe zit het met het prijsverschil met de gemeentelijke parkeerkaarten?

Welke beroepsgroepen kunnen gebruikmaken van de vrijstellingskaart "professionelen in interventie"? Vragen ook andere beroepsgroepen zo'n vrijstellingskaart? Overweegt u aanpassingen?

Hoe worden de vrijstellingskaarten voor medisch personeel gecontroleerd?

Hoeveel ParkingPlus-plaatsen zijn er in het hele gewest? Is dat aantal gestegen sinds 2009? Waarom staat er geen kaartje op de website van parking.brussels? Moeten we niet duidelijker communiceren dat iedereen zorgpersoneel voor zijn of haar uitrit kan laten parkeren?

Wat denkt u over de voorwaarden die binnen Smart Move zullen worden opgelegd aan de diverse groepen zorgverstrekkers? Welke uitzonderingen en vrijstellingen hebt u gepland?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het afgelopen jaar is inderdaad gebleken hoe cruciaal de zorgverleners voor onze samenleving zijn, niet alleen het ziekenhuispersoneel, maar ook de minder zichtbare thuisverzorgers. De Brusselse overheid probeert hun werk zo aangenaam mogelijk te maken, bijvoorbeeld door parkeergelegenheid te bieden.*

Een parkeerkaart voor een forfaitair bedrag en geldig op het hele Brusselse grondgebied, betekent voor een thuisverzorger tijdswinst en minder stress. Zo kan hij of zij zich toeleggen op wat er echt toe doet. Elk jaar worden er dan ook meer kaarten aangevraagd.

et de la tranquillité d'esprit pour se consacrer à ce qui compte vraiment.

Cette facilité est fortement appréciée par le secteur, comme l'illustrent les chiffres fournis par l'agence de stationnement depuis 2014, qui montrent une croissance importante des bénéficiaires, année après année.

J'en viens aux différences de prix. Les modalités de délivrance des cartes de dérogation régionales, ainsi que les tarifs, ont fait l'objet d'un accord entre partenaires du gouvernement. Ils sont repris dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 et dans l'arrêté du 18 juillet 2013 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation.

Le prix d'une carte de dérogation pour "professionnel en intervention" a été décidé par le gouvernement lors de la prise de l'arrêté. Pour ce qui concerne les soins médicaux urgents, il a été convenu, sur avis de et en concertation avec l'Ordre des médecins, de fortement restreindre l'usage de ces cartes et de le réserver aux généralistes et aux pédiatres. Le prix plus élevé permet ainsi de limiter son usage à ceux qui en ont vraiment besoin et d'éviter les abus. La carte "d'intervention" vise, quant à elle, un public plus large, d'où un prix inférieur, mais bien déterminé.

³¹²³ La carte régionale de dérogation pour "professionnel" est destinée aux personnes physiques ou morales qui effectuent différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale pour l'exercice de leur profession.

Après concertation avec la Confédération construction Bruxelles-Capitale (CCB-C), il a été décidé d'octroyer ce type de carte aux professionnels des secteurs suivants :

- toiture et étanchéité ;
- menuiserie et vitrerie ;
- chauffage central, climatisation, gaz et sanitaire ;
- électrotechnique ;
- ascensoriste.

Par ailleurs, les impétrants de la liste officielle de la Région de Bruxelles-Capitale ont également droit à la carte pour "professionnel". Il s'agit de :

- pour le secteur du gaz : Eandis, Fluxys, Sibelga ;
- pour le secteur de l'électricité : Elia, Sibelga ;
- pour le secteur de l'eau : Hydrobru, la Société bruxelloise de gestion de l'eau (SBGE), Vivaqua ;

De voorwaarden en tarieven van de gewestelijke vrijstellingskaarten worden geregeld in de ordonnantie van 22 januari 2009 en het regeringsbesluit van 18 juli 2013.

Na overleg met de Orde der Geneesheren is besloten om de vrijstellingskaart voor dringende medische hulp strikt te beperken tot huisartsen en pediaters. De hogere prijs voorkomt misbruik.

De gewestelijke vrijstellingskaart "professionelen" is bestemd voor een veel bredere doelgroep van "natuurlijke of rechtspersonen die aantonen dat ze voor de uitoefening van hun beroep verschillende interventies moeten uitvoeren". Na overleg met de Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad (CBB-H) is beslist dat onder meer dak- en schrijnwerkers, glazenmakers, verwarmingsinstallateurs en liftechnici in aanmerking komen voor de kaart, net als personeel van de grote nuts- en telecombedrijven. Ook openbare dienstverleners van gemeenten, ministeries, de MIVB, Infrabel, NMBS en anderen hebben er recht op.

Anderlecht is de enige gemeente die gratis parkeren aanbiedt voor thuishulp. Die kaart moet elk jaar opnieuw aangevraagd worden.

De controle gebeurt op basis van de nummerplaat van het voertuig, zoals die in de databank van parking.brussels staat. De scanauto herkent houders van een gewestelijke vrijstellingskaart automatisch.

- pour le secteur des télécommunications : Proximus, Telenet, Brutele (VOO).

Enfin, pour ce qui concerne le secteur public, les communes et organismes régionaux (ministères, Bruxelles Environnement, STIB...) ou fédéraux (Infrabel, SNCB...) ont également droit à cette carte.

J'en viens à la différence de prix par rapport aux professions médicales. Les tarifs sont ceux décidés par le gouvernement lors de la prise de l'arrêté. Ils ont été convenus en fonction des groupes cibles. Le prix de la carte pour le personnel médical non urgent est ainsi légèrement inférieur à celui de la carte des professionnels en intervention.

Quant à la coordination par parking.brussels, la commune d'Anderlecht est la seule à proposer un abonnement pour "soins à domicile" gratuit. Cette carte réservée au personnel médical et paramédical prodiguant des soins à domicile permet à son détenteur de se garer gratuitement dans les zones vertes pour une durée maximale de deux heures, moyennant l'apposition d'un disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée derrière le pare-brise du véhicule. La carte est à renouveler tous les ans.

S'agissant du contrôle des dérogations, celles-ci sont accordées sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule, qui est alors enregistrée dans la base de données de parking.brussels. Lorsque la scan-car contrôle les véhicules détenteurs d'une carte de stationnement régionale, le droit est immédiatement reconnu.

³¹²⁵ Le champ d'application et les tarifs définitifs du dispositif Smart Move ne sont pas encore fixés. Le système fait l'objet de discussions avec tous les organes de concertation légaux prévus et les autres parties prenantes, et cela se poursuivra dans les jours, les semaines et les mois à venir. Une concertation est également prévue avec les représentants des compétences communautaires.

Nous avons proposé une nouvelle version de l'ordonnance relative à l'organisation de la politique du stationnement, qui sera suivie des arrêtés et des adaptations nécessaires.

³¹²⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Certaines de mes questions étaient peut-être prématurées. Je pensais que vous alliez nous expliquer ce qui était prévu dans ces arrêtés. En ce qui concerne les chiffres, pouvez-vous les annexer au compte rendu ?

³¹²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si vous me demandez un grand nombre de chiffres dans une même question, il m'est impossible de vous les fournir dans le délai imparti de trois minutes.

³¹²⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous demandais le nombre de cartes de dérogation accordées en 2019 et 2020 et l'évolution observée, cela afin d'en vérifier le fonctionnement. Il suffirait d'ajouter ces éléments dans la réponse.

Het toepassingsgebied en de tarieven van Smart Move zijn nog niet definitief vastgelegd. Daarover wordt de komende maanden nog verder onderhandeld met alle betrokken partijen.

We hebben een nieuw voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het parkeerbeleid klaar. Daarna volgen besluiten en de nodige aanpassingen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik had gedacht dat u ons al zou kunnen uitleggen wat er in die besluiten staat. Kunt u ons de cijfers eventueel later bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik kan in een antwoord van drie minuten geen massa's cijfergegevens bezorgen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik vroeg u hoeveel kaarten er in 2019 en 2020 zijn uitgereikt en de evolutie van dat aantal.*

Par ailleurs, ma question portait essentiellement sur le dispositif Parking+. Or, je ne pense pas avoir obtenu de réponse à ce sujet. Où en est ce système censé exister depuis 2009 ? En effectuant des recherches pour trouver l'autocollant, j'ai constaté que le site internet ad hoc n'existait plus et que les informations étaient introuvables. Ce système existe-t-il toujours ? Est-il appelé à être modernisé ou a-t-il disparu parce qu'il ne fonctionnait pas ?

3135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les chiffres pour 2019 et 2020, les droits créés pour les interventions étaient, respectivement, au nombre de 1.031 et 1.050. On constate donc une légère augmentation. Les cartes pour interventions non urgentes étaient au nombre de 718 en 2019 et 834 en 2020. On comptait enfin 112 cartes pour interventions urgentes en 2019, et 131 en 2020.

Pour les plaques uniques, 669 cartes d'intervention ont été délivrées en 2019, et 503 en 2020. Pour les interventions non urgentes, 680 cartes ont été délivrées en 2019, et 790 en 2020. Pour les interventions urgentes, le nombre de cartes octroyées s'élève à 109 pour 2019, et 127 pour 2020.

On constate donc une légère augmentation, mais l'année 2020 étant une année exceptionnelle, j'ai préféré donner les chiffres généraux de 2014 à 2018, qui montrent une augmentation constante.

Les retours que nous avons eus sont plutôt favorables, ces dérogations répondant aux besoins.

Vous me demandez de présager du système prévu par un arrêté futur, ce qui m'est impossible. Nous n'avons ni envie, ni besoin d'adapter ce qui existe. Les arrêtés n'en sont qu'à la première lecture. Ils doivent encore suivre tout le trajet parlementaire. Nous souhaitons évidemment consulter le secteur afin d'aboutir à des solutions qui lui conviennent également.

3135 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le système ParkingPlus existe-t-il toujours ?

3135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il me semble que ce système plutôt local permettant aux citoyens d'afficher une autorisation de stationner devant leur garage existe encore, mais je vais m'en assurer. Dans le cas contraire, je m'informerai sur les raisons de sa disparition, car il s'agit en effet d'un principe positif.

- *L'incident est clos.*

3145 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

3145 **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,**

3145 **concernant "les vélos prêtés en leasing pour les Bruxelloises et Bruxellois en situation de précarité".**

Voorts ging mijn vraag grotendeels over ParkingPlus. Ik vind die website nergens meer. Bestaat het systeem nog of is het afgevoerd omdat het niet werkte?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is sprake van een lichte stijging tot 1.050 in het aantal uitgereikte kaarten tussen 2019 en 2020, voor alle categorieën. Maar omdat 2020 een uitzonderlijk jaar was, geef ik liever de globale cijfers 2014-2018. Die tonen een constante stijging.*

We vangen vooral positieve signalen op. De vrijstellingskaarten beantwoorden dus aan een behoefte.

De besluiten zitten nog maar in de fase van de eerste lezing, ze moeten nog het hele parlementaire traject doorlopen. En natuurlijk willen we er ook de sector bij betrekken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Bestaat het ParkingPlus-systeem nog?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik vraag het na, en als het opgedoekt zou zijn, vraag ik naar de redenen daarvoor. Het is immers als particulieren parkeerplaats voor hun garage aanbieden.*

- *Het incident is gesloten.*

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

betreffende "de fietsen in bruikleen voor Brusselaars in precare situaties".

3147 **Mme Leila Agic (PS).**- Mi-décembre, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de leasing social de vélos. Ce plan a pour objectif de permettre aux Bruxelloises et aux Bruxellois les plus précarisés de bénéficier d'un vélo de seconde main à moindre frais, et cela dans le cadre du plan de relance post Covid-19.

Ce projet a été lancé par trois associations cyclistes de la capitale : Cyclo, Pro Velo et les Ateliers de la rue Voot, qui auraient pour projet de remettre 400 vélos de seconde main à neuf et de les équiper d'antivols et d'un éclairage adéquat. Ensuite, ces vélos seront mis à la disposition d'organismes bruxellois qui s'occupent de publics précarisés, comme les centres d'intégration, les maisons médicales de quartier, les centres d'alphabétisation, les centres d'émancipation ou les CPAS.

Le projet sera lancé à grande échelle au début de cette année, mais une première phase de test a déjà eu lieu, avec vingt premiers vélos mis à la disposition de l'asbl Collectif Alpha, un centre d'alphabétisation bruxellois. La mission des organismes sélectionnés sera de choisir les personnes pouvant bénéficier du projet. Le but final est de mettre gratuitement un vélo à la disposition d'une personne précarisée pour une durée d'un an. En outre, la personne pourra bénéficier d'une formation à la mise en selle et aux bases de la mécanique cycliste.

Combien d'associations du secteur du vélo ont-elles répondu à l'appel à projets ? Quels étaient les objectifs énoncés pour ce projet dans l'appel d'offres ? Quelles associations n'ont-elles pas été retenues et pour quels motifs ?

S'agissant de mettre des vélos à la disposition de publics fragilisés ou précaires, comment les associations potentielles sont-elles identifiées et informées ? Sur quelle base les organismes bruxellois qui s'occupent de publics précarisés ont-ils été choisis et par qui ? Tous les organismes qui s'occupent de publics précarisés peuvent-ils participer ? La liste desdits organismes est-elle figée ou est-elle amenée à évoluer ? Qui est chargé de la coordination de ces projets ?

Des conventions sont-elles passées entre les associations du secteur du vélo et les associations de terrain travaillant avec les bénéficiaires ? La période de prêt d'un an est-elle renouvelable ? La même personne pourra-t-elle bénéficier du prêt de vélo durant plusieurs périodes d'un an consécutives ? S'agissant de vélos d'occasion reconditionnés, l'entretien et la réparation sont-ils inclus dans la mise à disposition ?

3149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En juin 2020, observant la baisse importante de fréquentation des transports en commun à la suite de la crise du Covid-19, nous redoutons que le transfert modal ne se fasse vers la voiture individuelle, aggravant ainsi le problème bruxellois de congestion et de pollution de l'air. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a donc adopté une série de mesures destinées à favoriser l'usage du vélo dans

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- Midden december keurde de Brusselse regering een sociaal fietsleaseplan goed dat tweedehandsfietsen uitleent aan kwetsbare Brusselaars. Dit maakt deel uit van het herstelplan na de coronacrisis.

In totaal zullen 400 fietsen worden opgeknapt door drie Brusselse fietsverenigingen. Die worden vervolgens onder het doelpubliek verdeeld door bijstandsorganisaties zoals integratiecentra en OCMW's, die zullen bepalen welke personen in aanmerking komen. De begunstigden zullen een jaar gratis over een fiets kunnen beschikken en krijgen daarnaast ook fietslessen en een basiscursus fietsreparatie.

Hoeveel fietsverenigingen hebben gereageerd op de projectoproep? Welke doelstellingen werden daarin geformuleerd? Welke verenigingen werden niet weerhouden en om welke redenen? Hoe en door wie werden de verenigingen geselecteerd? Kunnen ook andere verenigingen hieraan meewerken? Is de lijst van deelnemers al afgesloten?

Zijn er overeenkomsten gesloten tussen de fietsverenigingen en de verenigingen die op het terrein actief zijn met het doelpubliek? Kan de uitleentermijn van een jaar verlengd worden? Zijn onderhoud en reparaties inbegrepen in de uitleen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Door de coronacrisis gebruikten veel minder mensen het openbaar vervoer. Uit vrees dat velen zich weer met de auto zouden verplaatsen, wat het fileprobleem en de luchtvervuiling zou aanzwengelen, nam de Brusselse regering in het kader van het herstelplan in juni 2020 een aantal maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Dit sociale fietsleaseplan is daar een van.

le cadre du plan de relance et de redéploiement, notamment avec un projet de leasing social de vélos.

L'objectif de la démarche était de créer un système de location de vélos de longue durée. Les sociétés privées actives sur ce marché ayant connu une très forte croissance en 2020, il nous a paru intéressant de soutenir cette tendance, aussi pour ceux qui n'avaient financièrement pas accès à ce type de service.

Il n'y a pas eu d'appel à projets initial. Le calendrier serré des actions du plan de relance post-Covid-19 nous imposait de trouver la solution la plus rapide à mettre en place. Dans ce contexte, nous avons pris contact avec les trois asbl proposant des services liés à la pratique du vélo dans la Région, comme la réparation, mais aussi la location de vélos de longue durée : Pro Velo, Cyclo et les Ateliers de la rue Voot. Ce projet consiste en la mise en commun d'activités menées séparément par ces trois asbl. Il vise à mettre rapidement en selle 400 personnes précarisées, à travers les actions suivantes :

- la remise en état de 400 vélos de seconde main trouvés en élargissant les gisements de vélos usagés, via l'application Fix My Street et le dépôt régional de vélos retrouvés, les déchetteries régionales et communales, les appels aux dons, etc. En ce sens, ce projet favorise l'économie circulaire et la gestion intelligente des ressources en Région de Bruxelles-Capitale ;

- la mise de ces 400 vélos à la disposition des publics cibles par le biais des institutions et associations à forte composante sociale. Lesdits vélos sont réparés avec les pièces de rechange nécessaires et sont munis d'un bon cadenas et d'un éclairage adéquat.

³¹⁵¹ Pour favoriser l'adoption du vélo comme mode de déplacement, la mise à disposition est accompagnée d'une formation à la mise en selle et aux bases de la mécanique : crevaisons, tension des freins, lubrification, etc. Ce point est essentiel pour que les vélos mis à disposition soient effectivement utilisés et qu'un transfert modal ait bien lieu. Les expériences antérieures de Pro Velo indiquent que 80 % des personnes ayant suivi la formation de mise en selle ont effectivement continué à se déplacer à vélo.

Les deux demi-journées de formation à la circulation en ville ne permettent pas de rendre totalement autonome une personne qui n'a jamais fait de vélo. C'est pourquoi nous avons contacté en priorité des organismes ayant déjà participé à des actions de mise en selle de leurs membres. Le projet est ouvert à tous les organismes actifs parmi les publics défavorisés, mais ils doivent être prêts à lancer en leur sein une dynamique cycliste qui va au-delà de la location-vente de vélos.

En matière d'entretien, l'objectif est l'autonomie des participants. Un mois après la remise du vélo, ceux-ci sont invités à un premier examen de leur bicyclette ainsi qu'à une formation à l'entretien courant d'un vélo. Les réparations plus importantes sont à leurs frais. Si les réparations nécessaires sont dues à un problème de production ou si le vélo est vandalisé ou accidenté, le remplacement est prévu.

We lanceerden geen projectoproep omdat het herstelplan ons noopte tot snelle oplossingen. Daarom namen we zelf contact op met drie fietsverenigingen in het gewest, die niet alleen fietsen herstellen, maar ze ook voor langere tijd verhuren. In dit project werden hun krachten gebundeld om zo snel mogelijk 400 fietsen ter beschikking te stellen van kwetsbare personen.

Tweedehands fietsen werden via allerlei kanalen gevonden, zoals via de app Fix My Street, het depot voor gevonden fietsen en containerparken. Op die manier sluit dit project ook aan bij de gewestelijke doelstellingen inzake circulaire economie en het hergebruik van grondstoffen. Elke fiets wordt bij de reparatie uitgerust met een degelijk hangslot en adequate verlichting.

Om de begunstigen duurzaam voor de fiets te winnen, kregen ze ook fietslessen en een basiscursus fietsherstelling. Uit eerdere ervaringen van de fietsvereniging Pro Velo blijkt immers dat 80% van de personen die fietslessen kregen, zich ook daadwerkelijk met de fiets bleven verplaatsen.

De twee halve dagen opleiding volstaan niet voor iemand die nog nooit met de fiets heeft gereden. Daarom betrokken we in eerste instantie organisaties die zelf al fietslessen gaven aan hun leden. Dat was met name het geval voor de organisaties die eerder al deelnamen aan het project Via Velo van Pro Velo. Elke organisatie die kwetsbare personen bijstaat kan zich hiervoor aanmelden, op voorwaarde dat ze die fietsactiviteit erbij neemt. We wachten echter de inhoud van de overeenkomst met de begunstigde organisaties af om het project uit te breiden.

De overeenkomst zal dus door de drie fietsverenigingen met elke betrokken organisatie afgesloten worden, en zal onder meer handelen over het eigenaarschap van de fietsen, de identiteit van de ontvanger van de fiets, de duur van de uitleen en het onderhoud.

Voor dat laatste mikken we op de ontvangers van de fietsen zelf. Een maand nadat ze de fiets hebben gekregen, wordt hij een eerste keer nagekeken. Grotere herstellkosten moeten ze zelf

Dans un premier temps, les organismes sociaux démarchés ont été ceux qui avaient déjà participé au projet de mise en selle Via Vélo de Pro Velo. C'est lors de ces premiers contacts que le Collectif Alpha s'est proposé pour le test, qui a été réalisé en décembre. Depuis, des contacts plus larges ont été pris, mais nous attendons d'avoir fixé définitivement le contenu de la convention avec les organismes bénéficiaires pour élargir le projet à d'autres organismes intéressés.

Une convention sera signée entre les trois asbl qui soutiennent la pratique du vélo et chaque organisme bénéficiaire. La convention, en cours d'élaboration avec plusieurs futurs organismes bénéficiaires, détaillera les questions de propriété des vélos et de l'identité des personnes bénéficiaires, la durée de la location-vente, les engagements du projet Fietsleasing social, les engagements des organismes partenaires, les conditions d'entretien ou de remplacement des vélos, etc.

³¹⁵³ Les organismes sont choisis par le comité de pilotage, qui comprend des représentants de Bruxelles Mobilité et des trois asbl partenaires.

Tous les organismes actifs avec les publics précarisés peuvent participer, dans la limite du nombre de vélos disponibles, à condition qu'ils s'engagent sur les points repris dans la convention en cours d'élaboration.

La liste des organismes bénéficiaires est appelée à évoluer puisqu'elle est en cours d'écriture.

La coordination est confiée à une cheffe de projet engagée par l'asbl Cyclo.

Les organismes bénéficiaires, Bruxelles Mobilité et les trois associations de promotion du vélo sont en train d'élaborer les modalités définitives du système.

Les programmes existants d'apprentissage du vélo et de mise en selle sont souvent suivis par un public précarisé majoritairement constitué de femmes. C'est souvent par leurs enfants que celles-ci sont motivées à effectuer leurs déplacements à vélo. Ce programme peut donc être qualifié de social, mais aussi de féministe.

³¹⁵⁵ **Mme Leila Agic (PS).**- Ce projet est une excellente idée, notamment parce que de nombreuses femmes, et plus largement un public défavorisé, auront l'occasion d'y participer. J'espère qu'il pourra perdurer et j'ai toute confiance dans le fait que ses premiers résultats seront encourageants.

- *L'incident est clos.*

³¹⁵⁹ **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

betalen. Als de fiets beschadigd raakt buiten hun wil om, wordt hij vervangen.

Een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en de drie fietsverenigingen, bepaalt welke organisaties kunnen deelnemen. Die lijst zal zeker nog evolueren.

De coördinatie van het hele project is in handen van een persoon die aangesteld is door de vzw Cyclo.

De bestaande programma's voor rijlessen worden voornamelijk gevolgd door vrouwen, die er vaak door hun kinderen worden toe aangezet om zich met de fiets te verplaatsen. Dit project is dus niet alleen sociaal, maar ook feministisch.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat dit uitstekende project, waaraan vele vrouwen en bij uitbreiding kwetsbare personen zullen kunnen deelnemen, lang kan blijven voortbestaan.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

3159 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,

3159 et à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du logement et de l'égalité des chances,

3159 concernant "les questions relatives à l'organisation du changement de nom du tunnel Léopold II".

3161 **M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Notre gouvernement a fait l'heureux choix d'une plus grande féminisation de l'espace public. Ainsi, à grands renforts de communication, un appel au public avait été lancé il y a quelques mois pour renommer le tunnel Léopold II.

Cet appel avait été mis en ligne par Bruxelles Mobilité. Le site web de Bruxelles Mobilité, consulté le 27 janvier 2021, mentionnait : "Dès que les travaux de nuit seront terminés (dernière phase en cours jusqu'à la mi-2021), le tunnel rouvrira de manière complète et sous son nouveau nom. La Région s'est entourée d'un comité d'experts et les habitants de Bruxelles ont pu proposer un nouveau nom via ce site. Sur la base de toutes les propositions récoltées, un comité d'experts constituera une liste des noms parmi lesquels les Bruxellois pourront choisir. Après ce vote, qui aura lieu bientôt, le nouveau nom sera annoncé. Le comité d'experts est composé de membres d'organisations de défense des droits des femmes et de membres d'associations spécialisées dans la décolonisation de l'espace public (Hand in Hand tegen Racisme et le collectif Mémoire coloniale et lutte contre les discriminations), ainsi que de deux responsables académiques."

Tout semblait aller pour le mieux et l'opération semblait rondement menée. La possibilité donnée au public de s'approprier un changement de nom et de mettre en avant une personnalité féminine dans un espace public - des arrêts de tram aux noms des rues - qui manque de noms de femmes, était unanimement saluée et appréciée. La presse nous a cependant ensuite informés que tout ne semble pas s'être déroulé selon le scénario prévu.

Je rappelle que cette question a été déposée il y a plus de six semaines.

La presse rapporte que 13.000 réponses ont été récoltées. En tête de la participation publique arrivent Annie Cordy, la reine Astrid et la reine Élisabeth.

Le comité d'experts a, quant à lui, rédigé une liste parallèle à l'aide du top 30 des citoyens. Il a déposé auprès de vos cabinets respectifs une présélection dans laquelle ne figuraient cependant pas Annie Cordy, ni les souveraines Astrid et Élisabeth. Vos cabinets respectifs ont validé cette présélection, qui a ensuite atterri auprès du gouvernement.

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

en aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende "de organisatie van de naamswijziging van de Leopold II-tunnel".

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- Met een grote communicatiecampagne lanceerde Brussel Mobiliteit enkele maanden geleden een publieksoproep om de Leopold II-tunnel een nieuwe, vrouwelijke naam te geven. Dit initiatief, dat mee zorgt voor de hoognodige vervrouwelijking van het straatbeeld, viel in goede aarde. Maar nu vernemen we via de pers dat niet alles even vlot verloopt.

Er kwamen 13.000 reacties binnen, met als top drie: Annie Cordy, koningin Astrid en koningin Elisabeth. Het comité van deskundigen van zijn kant had een eigen lijst samengesteld op basis van de top dertig van de burgers. Toch bezorgde het comité aan de ministeriële kabinetten een lijst zonder deze drie laureaten. Bij de regering was men verwonderd over het feit dat het door het publiek gekozen trio niet meer meespeelde en de kabinetten kregen te horen dat de keuze van het publiek wel degelijk van belang was.

Zo doken de drie vrouwen weer op in de lijst. Annie Cordy werd bovendien ondergebracht in de nieuw gecreëerde categorie 'favorieten'. Ondertussen weten we dat Annie Cordy het pleit gewonnen heeft, maar dat heeft dus voeten in de aarde gehad.

Certains s'y sont étonnés de la disparition du trio plébiscité par le public, faisant prendre conscience à vos cabinets respectifs que le choix du public comptait. Annie Cordy, la reine Astrid et la reine Élisabeth sont alors réapparues dans la liste du comité d'experts, et par la création d'une catégorie "Coup de cœur", le gouvernement bruxellois a permis au nom d'Annie Cordy de revenir dans la course.

³¹⁶³ Les Bruxellois et les Bruxelloises pouvaient donc choisir, à partir du 1er février 2021 et pendant un mois, entre : Annie Cordy, Andrée De Jongh, Chantal Ackerman, Isala Van Diest, Marguerite Yourcenar, Marie Curie, Rosa Parks, Semira Adamu, Simone Veil, Sophie Kanza et Wangari Maathai.

Bien que l'on sache aujourd'hui qu'elle a gagné, on avait pourtant l'impression que l'arrivée d'Annie Cordy dans cette liste finale avait donné lieu à de nombreuses circonvolutions et hésitations. Les débats dominicaux de la semaine passée faisaient également état de doutes de certains quant à ce choix, incriminant une chanson qui ne correspond pas du tout à l'esprit devant prévaloir dans ce contexte.

Combien d'experts composaient exactement ce comité et comment ont-ils été choisis ? De quelles organisations faisaient-ils partie ? À quelles unités de recherches de quelles universités les deux responsables académiques étaient-ils rattachés ?

Quelle était la répartition hommes/femmes au sein de ce comité ? Sur quelles bases fonctionne-t-il ? Quel était leur mode de délibération ? Ont-ils éventuellement perçu une rémunération, des défraiements, etc. ?

Comment cette opération a-t-elle été organisée et par qui ? Quel était son périmètre géographique ? Confirmez-vous qu'il était possible de participer plusieurs fois à cet appel depuis un ordinateur identique ? Un dispositif permettait-il de bloquer cela ? Depuis mon ordinateur du parlement, je n'ai en tout cas pas pu participer !

Quel était exactement le mandat original du comité d'experts ? Sauf erreur, le site web de Bruxelles Mobilité ne mentionnait pas que ce comité devait élargir la liste, ni qu'il pouvait substituer son choix à celui du public. Ce mandat a-t-il été modifié en cours de route ? Pour quelles raisons ?

Confirmez-vous que le nom d'Annie Cordy, pourtant largement plébiscité, n'a pas, dans un premier temps, été déposé auprès du gouvernement et que vous aviez validé cette décision de ne pas le déposer ? Dans l'affirmative, pourquoi avez-vous validé cette décision, alors que le nom d'Annie Cordy arrivait en première position pour le public ?

Pouvez-vous expliquer aux membres de la commission comment se déroulera la fin du processus, afin d'éviter de tels incidents lorsqu'il s'agira de donner un nouveau nom à d'autres infrastructures ?

Hoeveel deskundigen telt het comité en hoe werden ze gekozen? Van welke organisaties maken ze deel uit? Aan welke universiteiten zijn de twee academische verantwoordelijken verbonden?

Hoe was de man-vrouwverhouding binnen het comité? Hoe gingen de leden te werk? Kregen ze een vergoeding?

Hoe werd heel deze operatie georganiseerd en door wie? Kon men via dezelfde computer meermaals deelnemen aan de enquête? Was er een geografische grens bepaald voor deelname?

Welk mandaat had het comité? De website van Brussel Mobiliteit vermeldde niet dat het comité de lijst op eigen initiatief kon uitbreiden of voorrang kon geven aan zijn eigen keuze. Is dat dan in de loop van actie veranderd? Waarom?

Wat heeft er eigenlijk gespeeld tijdens de procedure waardoor de naam van Annie Cordy tijdelijk van de lijst verdween? Hoe zal de procedure afgerond worden? Dat is belangrijk om dergelijke incidenten bij nieuwe naamgevingen in de toekomst te vermijden.

³¹⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Avec ma collègue Mme Nawal Ben Hamou, nous avons annoncé le 8 mars 2020 notre intention de rebaptiser le tunnel Léopold II en lui attribuant un nom de femme. Nous souhaitons ainsi pallier le déséquilibre manifeste entre le nombre de voiries bruxelloises qui portent le nom d'un homme et le nombre de voiries bruxelloises baptisées d'après une femme (seulement 6 %).

Notre volonté est d'augmenter la visibilité des femmes dans l'espace public afin d'en faire un des potentiels leviers de promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'espace public.

Le comité d'experts est composé de membres d'organisations de défense des droits des femmes (De Vrouwenraad et Noms Peut-Être) et de membres d'associations spécialisées dans la décolonisation de l'espace public (Hand tegen hand tegen racisme & collectif Mémoire coloniale et lutte contre les discriminations), ainsi que de deux responsables académiques. Voici sa composition exacte :

- Pascale Allard (De Vrouwenraad) ;
- Stella Nyanchama Okemwa (Hand in hand tegen racisme) ;
- Sassia Lettoun (Noms Peut-Être !) ;
- Guy Vanthemsche (professeur émérite de la Vrije Universiteit Brussel) ;
- Romain Landmeters (professeur au Centre de recherches en histoire du droit, des institutions et de la société de l'Université Saint-Louis) ;
- Yves Lodonou (Collectif mémoire coloniale et lutte contre la discrimination).

Les organisations et les universitaires ont été contactés par notre cabinet en raison de leur expertise et de leur expérience en matière de féminisation ou de décolonisation de l'espace public. Le groupe est composé de trois femmes et trois hommes, avec également une parité linguistique entre le néerlandais et le français.

La toute première étape du processus n'était cependant pas la constitution de ce comité, mais un appel aux suggestions, et non un vote. Les Bruxellois et Bruxelloises étaient invités à soumettre des propositions de noms. Il n'y avait donc pas de raison de limiter le nombre de participations par personne. Il n'y avait pas non plus de limites géographiques, le but étant d'avoir le plus de contributions possibles.

³¹⁷¹ Le comité d'experts s'est basé sur la longue liste de propositions des Bruxellois pour rédiger une liste restreinte de dix noms. Les critères retenus étaient les suivants :

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Op 8 maart 2020 kondigde ik samen met mijn collega Ben Hamou aan dat we de Leopold II-tunnel een nieuwe, vrouwelijke naam zouden geven. Op dit moment is maar 6% van het Brusselse wegennet naar een vrouw genoemd. Het is ons stellige voornemen de zichtbaarheid van vrouwen in de publieke ruimte te verbeteren.*

Het comité van deskundigen is samengesteld uit vertegenwoordigers van vrouwenrechtenorganisaties, verenigingen die werken rond dekolonisatie van de publieke ruimte en twee academische leidinggevenden van de Vrije Universiteit Brussel en de Universiteit Saint-Louis. Allen werden door mijn kabinet gecontacteerd vanwege hun expertise. De groep bestaat uit drie vrouwen en drie mannen, en evenveel Nederlands- als Franstaligen.

De eerste fase betrof een simpele oproep voor suggesties. Op dat moment was het niet dus nodig om het aantal deelnames per persoon te beperken of een geografische grens op te leggen. Het doel was immers om zoveel mogelijk reacties te verzamelen.

De experts kozen tien namen uit de lange lijst met voorstellen. Het moest over een vrouw gaan die overleden was en die een positieve invloed had op de samenleving.

Op dit moment bestaat er in Brussel geen procedure voor de naamsverandering van straten, maar mijn kabinet werkt aan

- il devait s'agir d'une femme ;
- il devait s'agir d'une personne décédée ;
- la personne devait figurer sur la liste des propositions des Bruxellois ;
- la personne devait avoir eu un impact positif sur la société.

Bruxelles ne dispose actuellement d'aucun cadre pour le changement des noms de rue. Le cabinet est en train de concevoir une ordonnance qui apportera de la clarté à ce niveau. En plus de féminiser davantage l'espace public, le changement de nom du tunnel Léopold II permet de tester une procédure de changement de nom. Le tunnel étant actuellement en rénovation, la fin des travaux est l'occasion de le renommer. De plus, un tunnel est un milieu peu contraignant pour ce faire, car il n'impose pas une grande charge administrative aux résidents locaux. À l'opposé, bien que nous y soyons favorables, un changement de nom du boulevard Léopold II aurait des répercussions pour tous les riverains et les commerçants. C'est pourquoi nous souhaitons commencer par le tunnel.

Le comité d'experts a effectivement rédigé une liste de dix noms de femmes. Huit des dix noms provenaient du top 30 des noms les plus suggérés par les Bruxellois. Il est vrai qu'aucun nom du top 5 n'était repris dans cette liste restreinte. Le gouvernement bruxellois a, dès lors, décidé de compléter la liste restreinte des experts avec les cinq noms les plus demandés par les Bruxellois.

Les Bruxellois ont eu jusque fin février pour voter pour l'une des quinze femmes reprises sur la liste. Le vote a été limité à un vote par adresse IP et un "Completely Automated Public Turing test to tell Computers and Humans Apart" (Captcha) a été mis en place pour éviter le vote par robot.

Quelque 30.715 personnes ont pris part au vote.

Le résultat a plébiscité les femmes suivantes : Annie Cordy avec 22,6 % des suffrages, Semira Adamu et Marie Curie.

Nous examinons pour l'instant le projet de décoration du tunnel avec l'artiste bruxelloise Charlotte Beaudry.

Le changement de nom interviendra en fin de chantier de rénovation du tunnel. Il s'agira d'une première étape, qui nous en apprendra beaucoup sur la marche à suivre pour les prochains changements de noms. Ce projet pilote permettra de vérifier si l'idée de travailler en trois phases doit être retenue ou s'il est préférable d'opérer en une seule phase de participation. Ces éléments seront examinés avec le comité d'experts. Cette procédure pour les tunnels et les ouvrages d'art sera ensuite inscrite dans l'ordonnance. Nous pourrons alors continuer à féminiser l'espace public, y compris dans des rues résidentielles, bien entendu en collaboration avec les riverains.

een ontwerp voor ordonnantie hierrond. De Leopold II-tunnel was een prima testcase: het einde van de renovatie vormde een goed moment om hem te hernoemen. Daarnaast veroorzaakt een naamsverandering van een tunnel niet veel administratieve overlast voor omwonenden. Dat zou wel het geval zijn bij een nieuwe naam voor de Leopold II-laan, iets waar ik op zich niet tegen ben. Daarom wilden we beginnen met de tunnel. De ervaringen met deze naamsverandering zullen gebruikt worden bij het opstellen van de ordonnantie rond naamsveranderingen

Acht van de tien namen van het comité kwamen uit de top dertig van de Brusselaars, maar geen enkele naam uit de top vijf was geselecteerd. Daarop besliste de Brusselse regering om die lijst aan de te vullen met de vijf meest gekozen namen door Brusselaars.

Tot eind februari konden de Brusselaars stemmen op een van de vijftien vrouwen uit die lijst. Dat kon maar één keer per IP-adres. Meer dan 30.000 mensen brachten hun stem uit. De drie namen die de meeste stemmen kregen, waren Annie Cordy, die 22,6% haalde, Semira Adamu en Marie Curie.

3173 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je ne pense pas avoir eu de réponse sur le coût ou les éventuels défraiements attribués à celles et ceux ayant participé à l'opération. Il serait intéressant de disposer du coût global final de ce changement de nom, en ce compris le coût de la mise en œuvre du projet et du site internet utilisé pour le vote. Pouvez-vous nous le communiquer dès à présent ou ultérieurement ?

Il est heureux que le gouvernement soit intervenu, car les experts n'avaient pas tenu compte de l'avis du public en supprimant les cinq premiers noms. La popularité ne fait pas toujours bon ménage avec le monde de l'expertise.

En ce qui concerne le vote, il était sûrement utile de ne pas permettre à tous ceux travaillant dans les mêmes organisations de pouvoir voter. Toutefois, certaines personnes qui se sont connectées pour voter en ont été empêchées. Il faudrait peut-être envisager pour l'avenir un système permettant à tous de participer.

Vous faites remarquer qu'il est plus compliqué de renommer une rue. Il me paraît essentiel que les riverains soient les premiers concernés, mobilisés et invités en priorité à donner leur avis. Il ne faudrait pas leur imposer un changement qu'ils ne souhaitent pas, cela me semble le préalable à toute volonté de débaptiser une voirie. Ce n'est pas un obstacle insurmontable, mais cela doit entrer dans l'équation. On ne peut demander la participation des riverains pour certaines choses et pas pour d'autres.

3175 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis d'accord avec vous sur la nécessité de consulter les riverains, mais nous devons aussi tenir compte de la crise sanitaire.

Il est faux de dire que le comité d'experts se moquait bien de l'avis des Bruxellois. Je le répète, parmi les noms proposés, 8 sur 10 figuraient sur la liste des 30 noms les plus suggérés par ces mêmes Bruxellois. Le comité avait fourni des arguments pour expliquer son choix d'écarter le top 5, dont la grande présence de la famille royale parmi les noms de rues existants.

In fine, le gouvernement a posé le choix politique de n'écarter aucune suggestion, mais le comité d'experts a bien travaillé en soumettant une liste de dix femmes qui méritent d'être découvertes par les Bruxellois. Les discussions des quinze noms proposés au sein des écoles sont exactement le but que nous voulions atteindre : proposer une liste de femmes que les Bruxellois devraient apprendre à mieux connaître, de Sophie Kanza à Marie Curie.

3179 **Mme la présidente.**- Quelle était la différence du nombre de voix entre le premier et le deuxième choix ?

3179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Annie Cordy a recueilli 6.940 votes (22,6 %) et Semira Adamu 4.202 votes (13,7 %). L'écart est donc important.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- Kunt u ons de totale kostprijs geven van de operatie-naamsverandering?

Deskundigen zien het vaak anders dan de bevolking. Het is dan ook goed dat de regering ingegrepen heeft om de vijf populaire namen toe te voegen aan de shortlist.

Bij de stemming waren er wel wat problemen met mensen die geen toegang kregen tot het systeem. Dat moet volgende keer beter.

Een straat een nieuwe naam geven, is complexer dan een tunnel. In de eerste plaats moeten de bewoners zich daarover kunnen uitspreken. Het is niet de bedoeling om hen een naam op te dringen die ze niet willen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De deskundigen hielden wel degelijk rekening met de mening van de Brusselaars: beide lijsten liepen grotendeels gelijk. De experts hadden wel argumenten tegen de vijf meest genoemde, zoals het feit dat de koninklijke familie al ruim vertegenwoordigd is in de straatnamen.

Het doel van de discussies rond de geselecteerde namen, met name in de scholen, was om een aantal vrouwen meer bekendheid te geven en dat doel is ook bereikt. Er zijn heel wat vrouwen die het verdienen om ontdekt te worden door de Brusselaars.

Mevrouw de voorzitter.- Hoeveel stemmen verschil waren er tussen de eerste en de tweede keuze?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Annie Cordy kreeg 6.940 stemmen (22,6%) en Semira Adamu 4.202 (13,7%).

3179 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Et les deux reines ?

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *En de twee koninginnen?*

3179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La reine Élisabeth a recueilli 1.565 votes (5 %) et la reine Astrid, un petit peu plus populaire, a recueilli 2.040 votes (6,6 %).

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Koningin Elisabeth kreeg 1.565 stemmen (5%) en koningin Astrid 2.040 (6,6%).*

3179 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Les voix monarchistes ont donc été divisées ! Ensemble, elles auraient atteint le podium !

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Als de monarchisten hun stemmen niet gespreid hadden over twee kandidaten, hadden ze het podium kunnen halen!*

3179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet. Sans doute des gens ont-ils voté pour la reine Élisabeth en référence au parc situé dans le quartier.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De stemmen voor koningin Elisabeth hebben wellicht ook te maken met het nabijgelegen park.*

3179 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Il aurait fallu ajouter Fabiola !

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Koningin Fabiola had er ook bij moeten zijn!*

(Sourires)

(Vrolijkheid)

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.