



**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 30 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 30 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

Question orale de M. David Weytsman 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 retard du chantier de rénovation du tunnel Trône".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 3

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 travaux d'aménagement au square des Héros à Uccle".

Question orale de Mme Cielkje Van Achter 5

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

concernant "la gratuité des transports publics pour certains groupes cibles".

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 10

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

concernant "le développement du 'Mobility as a Service' (MaaS) à Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 1

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

betreffende "de vertraging bij de renovatiewerken aan de Troon-tunnel".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 3

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

betreffende "de werken voor de aanleg van de Heldensquare in Ukkel".

Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter 5

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

betreffende "het gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen".

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 10

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

betreffende "de ontwikkeling van 'Mobility as a Service' (MaaS) in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
M. Christophe De Beukelaer (cdH)		De heer Christophe De Beukelaer (cdH)
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Demande d'explications de M. David Weytsman	27	Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 27
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 "l'accident mortel avenue Albert entre une cycliste et une voiture".		betreffende "het dodelijke ongeval tussen een fietsster en een auto op de Albertlaan".
Demande d'explications jointe de M. Arnaud Verstraete,	27	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 27 Arnaud Verstraete,
concernant "les mesures de sécurité routière en Région bruxelloise à la suite de l'accident mortel survenu rue Berkendael à Forest".		betreffende "de verkeersveiligheidsmaatregelen in het Brussels Gewest, naar aanleiding van het dodelijk ongeval in de Berkendaelstraat in Vorst".
Demande d'explications jointe de M. Emmanuel De Bock,	27	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 27 Emmanuel De Bock,
concernant "le réaménagement de l'avenue Albert et les mesures urgentes à prendre à la suite de l'accident mortel du samedi 20 février 2021".		betreffende "de heraanleg van de Albertlaan en de dringende te nemen maatregelen na het dodelijk ongeval van zaterdag 20 februari 2021".
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)
M. Youssef Handichi (PTB)		De heer Youssef Handichi (PTB)
Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)		Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a)
Mme Leila Agic (PS)		Mevrouw Leila Agic (PS)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele	43	Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
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,		en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,
concernant "la prime Bruxell'air".		betreffende "de Brussel'Air-premie".
Demande d'explications jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	43	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,
concernant "les contours de la réforme de la prime Bruxell'air".		betreffende "de krijtlijnen van de hervorming van de Brussel'Air-premie".
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Demande d'explications de Mme Ingrid Parmentier	54	Vraag om uitleg van mevrouw Ingrid Parmentier
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 "l'état d'avancement du RER vélo ainsi que la coordination des études et des aménagements des nouveaux projets".

Discussion – Orateurs :

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Pepijn Kennis (Agora)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Pepijn Kennis 60

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 processus participatif relatif au réaménagement du pont Saintelette".

Discussion – Orateurs :

M. Pepijn Kennis (Agora)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. David Weytsman (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

betreffende "de voortgang inzake het fiets-GEN en de coördinatie van de onderzoeken en de voorzieningen van de nieuwe projecten".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Pepijn Kennis (Agora)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Pepijn Kennis 60

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

betreffende "het participatieproces over de heraanleg van de Saintelettebrug".

Bespreking – Sprekers:

De heer Pepijn Kennis (Agora)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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

1107 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

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,

1107 concernant "le retard du chantier de rénovation du tunnel Trône".

1109 **M. David Weytsman (MR).**- Le chantier de la place du Trône a été suspendu, mettant fin aux travaux démarrés il y a quatre ans, en 2016. Cette information ne laisse pas indifférent, d'autant que la poursuite du chantier serait remise en question.

Si l'on en croit les commentaires, le chantier aurait reçu des interventions ponctuelles et les travaux devraient reprendre ultérieurement, dans le cadre d'un marché unique et coordonné. Le but serait de réduire la durée totale des travaux ; une information que vous confirmerez peut-être.

Par voie de conséquence, l'état général du tunnel présente un risque d'accident non négligeable. En effet, depuis longtemps déjà, l'absence de garde-corps au-dessus des murs expose à de sérieux dangers. Si l'intention de réduire la durée d'un chantier peut se défendre, ne procéder à aucun travail pendant quatre années pose questions.

Connaissant l'état des différents tunnels de la Région qui nécessitent une rénovation en profondeur, comment expliquer que la rénovation du tunnel Trône ait été morcelée entre plusieurs entreprises et chantiers ? Quel est l'élément exact qui a justifié de mettre fin au contrat conclu ? Des indemnités ont-elles dû être versées en compensation de l'arrêt des travaux ? Dans l'affirmative, quel a été le montant du dédit ? Quel est le montant du nouveau contrat et quels ont été les frais additionnels ? Comment justifiez-vous une interruption de quatre ans du chantier ? Quelles précautions supplémentaires seront prises pour sécuriser ces lieux ? Une analyse d'accidentologie a-t-elle été réalisée ?

1111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les travaux lancés en 2016 s'inscrivaient dans le cadre du programme de rénovation des trémies des tunnels bruxellois, programme régi par un marché pour lequel Bruxelles Mobilité a désigné un adjudicataire unique.

Ces travaux se limitaient, d'une part, à renforcer les garde-corps situés au-dessus des murs et de la toiture afin qu'ils puissent résister à un choc de véhicule et empêcher celui-ci de tomber dans le tunnel et, d'autre part, à installer des panneaux acoustiques absorbants sur les murs et un nouvel éclairage, sans modification importante de la structure du tunnel.

Les analyses des bétons des plafonds de l'ensemble des tunnels, effectuées en 2017 et 2018, ont conclu à la nécessité de réaliser

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de vertraging bij de renovatiewerken aan de Troon-tunnel".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De werkzaamheden aan het Troonplein werden opgeschort. Ze zouden later worden hervat in het kader van een gecoördineerde overheidsopdracht. Het doel zou zijn om de totale duurtijd van de werken in te korten. Door de slechte staat van de tunnel is het risico op ongevallen echter niet te verwaarlozen.*

Waarom werd de renovatie van de Troontunnel aan een veelheid van ondernemingen toevertrouwd? Waarom werd de overeenkomst voor de werkzaamheden beëindigd? Is daarvoor een vergoeding betaald?

Wat is het bedrag van de nieuwe overeenkomst? Welke extra voorzorgsmaatregelen zult u nemen om de tunnel te beveiligen? Is er een ongevalsanalyse doorgevoerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De werkzaamheden die in 2016 startten, maakten deel uit van het renovatieprogramma van de tunnelkokers. Brussel Mobiliteit had die opdracht aan één aannemer toegewezen.*

Er waren lichte aanpassingswerken gepland. Uit betonanalyses in 2017 en 2018 bleek echter dat er zware herstellingswerken nodig waren, die tussen 2021 en 2024 zouden worden uitgevoerd.

Beide types werkzaamheden zullen dus tegelijk worden uitgevoerd. Ze kunnen in de tweede helft van 2021 starten.

des travaux lourds de réparation et de protection afin d'assurer la sécurité des usagers à long terme. Un programme de réparation des plafonds de quatorze ouvrages, dont le tunnel Trône, a été élaboré et sera mis en œuvre entre 2021 et 2024 sur la base d'un marché publié dans les prochaines semaines.

L'ensemble des travaux seront ainsi exécutés en un chantier unique et coordonnés entre les deux adjudicataires de manière à réduire leur durée totale et les nuisances causées par leur exécution aux usagers. Sous réserve de la désignation, en cours, des entreprises et du délai d'obtention des autorisations de chantier, ils pourraient débiter au cours du second semestre 2021. Tout est mis en place pour que ce soit le cas, car cette situation ne peut plus durer.

Aucun contrat ni marché n'ont été arrêtés anticipativement. Les travaux sont réalisés dans le cadre d'un marché à bons de commande. D'autres commandes ont été passées à l'entrepreneur, qui lui ont permis de réaliser le volume de travaux global prévu pour le marché dont question. De ce fait, il n'a sollicité aucune indemnité.

Trois éléments ont mené à la suspension des travaux :

- la découverte, en cours de démolition, du fait que les fondations de la partie de la toiture en porte-à-faux au-dessus de la bande de circulation de droite, dans la sortie en direction de la porte de Namur, sont en très mauvais état et qu'elles doivent faire l'objet d'une rénovation en profondeur, non prévue avant de réaliser les premières démolitions ;

- l'opportunité d'intégrer, dans cette extension du programme des travaux, l'élargissement du trottoir au-dessus du tunnel afin d'augmenter la sécurité des piétons dans leur traversée de la Petite ceinture à hauteur du bâtiment ING. Cet élargissement nécessite d'allonger la dalle de couverture du tunnel ;

- l'opportunité d'intégrer les travaux de réparation en profondeur du plafond du tunnel.

¹¹¹³ Malgré la suspension des travaux, la zone de chantier reste contrôlée régulièrement, tant par l'administration que par son coordinateur sécurité-santé et par l'entreprise. Des barrières Heras ont été placées et solidarisées pour prévenir la chute de personnes, tandis que des éléments de retenue en béton ont également été installés contre les chutes de véhicules.

De même, la sécurité des usagers vis-à-vis des éventuelles dégradations du plafond du tunnel est assurée à l'heure actuelle grâce aux inspections visuelles et aux décapages ponctuels réalisés annuellement qui permettent de prévenir le risque de chutes de pierres sur la chaussée, mais n'empêchent pas de devoir procéder à des réparations en profondeur.

¹¹¹³ **M. David Weytsman (MR).**- Vous confirmez mes informations, tout en y ajoutant des détails intéressants. Premièrement, des dégradations plus importantes ont été constatées, ce qui n'était pas prévisible. Deuxièmement, vous mentionnez quand même

Omdat er geen enkele overeenkomst vroegtijdig is stopgezet, is er geen vergoeding betaald.

Dankzij de bijkomende herstellingswerken zullen we ook het voetpad boven de tunnel kunnen verbreden en het plafond van de tunnel grondig herstellen.

Hoewel de werkzaamheden zijn opgeschort, wordt de werfzone regelmatig gecontroleerd. Er zijn Heras-hekken en betonblokken aangebracht om voetgangers en voertuigen te beschermen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U bevestigt mijn informatie. Er is grotere schade vastgesteld en dat kon men niet voorzien.*

deux opportunités d'améliorer la situation, ce qui est une bonne chose.

Par contre, je ne suis pas certain de comprendre l'analyse de risques. J'avoue que je relaie un sentiment partagé par les riverains, mais aussi certains automobilistes, qui craignent que le lieu soit dangereux. Une analyse d'accidentologie a-t-elle été faite, ou une sécurisation particulière ? De simples barrières Nadar le long du tunnel me semblent une protection assez faible. Partagez-vous ma crainte ?

1117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tant les experts de l'entreprise, de Bruxelles Mobilité que ceux chargés de la coordination des chantiers ont garanti la sécurité des lieux et je me fie à leur décision. Pour vous rassurer, je peux leur poser la question. Je reconnais que la situation n'est pas agréable et notre objectif est bien d'avancer le plus vite possible dans la concrétisation de ces travaux.

1117 **M. David Weytsman (MR).**- Pourrions-nous disposer de leur étude ? Et confirmez-vous que les travaux démarreront au début de l'année 2023 ?

1117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'espère qu'ils pourront démarrer dès cette année. Nous attendons les autorisations de la commission de coordination des chantiers. Dès que nous les aurons obtenues, les travaux seront lancés. Nous espérons pouvoir démarrer le chantier dès le second semestre 2021 afin que la situation s'améliore d'ici à 2024 mais tout dépend de la coordination avec les autres gros chantiers bruxellois.

- *L'incident est clos.*

1125 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1125 **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,**

1125 **concernant "les travaux d'aménagement au square des Héros à Uccle".**

1127 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 10 décembre 2019, je vous interrogeais déjà sur l'aménagement du square des Héros à Uccle. Ce square, situé à deux pas du centre d'Uccle, est toujours dans un état lamentable.

Les correspondances entre les bus et les trams ne sont pas optimales. L'état et la taille des trottoirs sont déplorables. En tant que piéton, il faut faire de grands détours pour traverser le square d'un point à un autre, et l'on ne trouve que difficilement les passages piétons.

La STIB a fait de ce square une véritable plate-forme multimodale à l'échelle régionale entre les bus et les trams. À certains moments de la journée, notamment pendant les heures

Buurtbewoners vrezen dat het er gevaarlijk is. Is er een risicoanalyse uitgevoerd? Hekken lijken me een nogal zwakke bescherming.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Alle experts verzekeren dat er geen veiligheidsrisico bestaat.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Kunnen we over hun studie beschikken? Zullen de werkzaamheden begin 2023 starten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik hoop dat ze dit jaar al kunnen starten. We wachten op de toestemming van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de werken voor de aanleg van de Heldensquare in Ukkel".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De Heldensquare in Ukkel is in erbarmelijke staat. De stoepen en zebrapaden zijn er niet echt gebruiksvriendelijk. De MIVB heeft van de square een gewestelijk overstappunt gemaakt. Tijdens de spits lijkt het er wel een busstation.*

Brussel Mobiliteit had onvoldoende middelen om de voor 2020 beloofde heraanleg goed te kunnen uitvoeren en af te stemmen op de vernieuwing van de tramsporen. Dat is bedroevend. De heraanleg van de Heldensquare had samen met de werken van de MIVB moeten gebeuren.

de pointe, l'on peut même qualifier ce square de véritable gare routière d'autobus en raison du nombre impressionnant de bus qui y sont stationnés en terminus.

À la fin de l'année 2019, vous me répondiez que la solution idéale était de planifier ce réaménagement pour l'été 2020, mais que Bruxelles Mobilité ne disposait pas à ce moment-là des ressources budgétaires et humaines suffisantes pour mener à bien ce projet de manière coordonnée avec le renouvellement des voies de tram.

Il est révoltant que Bruxelles Mobilité n'ait pas assez de moyens pour réaliser ce type de projet dans les temps. Il me semble qu'il aurait fallu réaménager le square des Héros en même que les travaux effectués par la STIB, comme cela a été fait pour la place Vanderkindere. Il s'agit encore d'une occasion manquée.

Entre-temps, rien ne se passe, hormis un asphaltage provisoire entre l'avenue Coghén et le square des Héros. Il n'y a toujours pas de projet, ni de chef de projet, etc. Les Ucclóis attendent et les personnes à mobilité réduite (PMR) subissent cette situation inacceptable et impraticable pour elles.

Qu'attendez-vous pour agir et dégager les moyens nécessaires pour que cesse cette situation ?

Permettez-moi aussi de revenir sur le réaménagement du site propre des voies de tram et la sécurisation des espaces publics dans l'avenue Brugmann. Celle-ci étant une voirie régionale, l'aménagement des arrêts incombe donc normalement à Bruxelles Mobilité.

Cependant, faute de moyens, c'est la STIB qui a réalisé cet été les travaux d'aménagement du site propre. Toutefois, aucune intervention n'a eu lieu sur les quais à ce jour.

¹¹²⁹ Un élargissement du quai, indispensable pour sécuriser cet arrêt, devait être réalisé mais rien n'a été fait. Les Ucclóis attendent encore et encore. Le sud de Bruxelles est oublié.

Un réaménagement complet, requalifiant l'espace public de façade à façade, est-il prévu prochainement par Bruxelles Mobilité ? Si oui, quels sont les délais fixés ? Quels sont les grands principes repris dans le permis ? Quelles sont les étapes de ce projet ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle désormais des moyens financiers et humains pour réaliser ce projet ? Avez-vous des contacts réguliers avec les autorités communales concernant la coordination du chantier à venir ? Enfin, des réunions d'information pour les habitants sont-elles prévues ?

¹¹³¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le square des Héros est en effet un important pôle multimodal dont les caractéristiques paysagères et urbanistiques sont remarquables. Il nécessite un réaménagement, plus en phase avec la nouvelle politique régionale et les principes de Good Move.

Ondertussen is er zo goed als niets gebeurd. Van een project is nog geen sprake, een werfleider is nog niet aangesteld en de inwoners van Ukkel blijven wachten op de heraanleg.

Waarop wacht u om daar middelen voor uit te trekken?

Op de Brugmannlaan is de trambedding heringericht. Dat is een gewestweg, dus moest Brussel Mobiliteit de haltes inrichten. Omdat het agentschap geen middelen had, nam de MIVB de bedding voor haar rekening, maar aan de perrons is sindsdien niets gebeurd. Die moeten voor de veiligheid dringend worden verbreed.

Plant Brussel Mobiliteit een volledige herinrichting van de Heldensquare? Binnen welke termijn? Wat zijn de belangrijkste elementen in de vergunning? Wat zijn de fasen in het project?

Heeft Brussel Mobiliteit ondertussen wel voldoende middelen? Overlegt u met de gemeenten over de coördinatie van de toekomstige werf? Komen er informatievergaderingen voor omwonenden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De Heldensquare is inderdaad een belangrijke multimodale pool met opmerkelijke landschappelijke en stedenbouwkundige kenmerken. De heraanleg ervan moet zijn afgestemd op het nieuwe gewestelijke beleid en de principes van Good Move.*

Concernant les contacts avec la commune d'Uccle, j'ai en effet reçu un courrier du bourgmestre et de l'échevin de la mobilité d'Uccle suggérant un réaménagement complet de cet espace qui constitue un pôle de correspondances de transports en commun très important. Le site est desservi par cinq lignes de bus - les 37, 38, 41, 43 et 98 - et deux lignes de tram - les 4 et 92 - auxquelles s'ajoute actuellement le 51. De nombreux usagers, dont des écoliers, traversent ou transitent quotidiennement par ce square dans des conditions qui ne sont pas optimales. En effet, les passages piétons pourraient être plus larges et plus sécurisés.

Comme je vous l'ai déjà expliqué, je ne vais pas vous annoncer un projet avant d'en avoir un. Je m'efforce dès lors de renforcer les équipes de Bruxelles Mobilité et, lors des débats budgétaires, je me bats afin de disposer d'un budget suffisamment important. En effet, nous ratons parfois des opportunités par manque de moyens financiers ou humains. L'équipe des chefs de projets a déjà été renforcée, ce qui permettra à Bruxelles Mobilité de gérer davantage de projets. Le processus de recrutement d'autres collaborateurs est en cours.

Nous pourrions répondre à vos questions spécifiques sur le square des Héros dès qu'un chef de projet sera engagé. D'ici là, sans projet, je ne peux pas répondre à vos questions sur le calendrier et les délais.

1133 **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Je suis un peu déçue par vos réponses. Plus d'un an après, nous ne disposons toujours pas de date pour le réaménagement. Je me demande combien de temps nous devons encore attendre. Nous avons besoin de perspectives !

Si ce n'est déjà fait, je vous invite à vous rendre sur place pour visualiser à quel point il est difficile pour les piétons et les écoliers de traverser ce square. Je vous invite aussi à relayer ces préoccupations pour le sud de Bruxelles lors des futures négociations budgétaires.

- *L'incident est clos.*

1137 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1137 **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,**

1137 **concernant "la gratuité des transports publics pour certains groupes cibles".**

1139 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais)**.- *La gratuité des transports publics pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans à partir de 2020 était prévue dans l'accord de gouvernement. Le gouvernement a ensuite fait savoir qu'elle serait introduite en 2021.*

Lors des travaux budgétaires, vous avez clarifié vos plans et précisé que certains groupes cibles, principalement des jeunes,

De gemeente Ukkel stuurde mij een brief waarin ze aanstuurt op een volledige heraanleg van de square, waar meerdere bus- en tramlijnen stoppen. Veel reizigers, onder wie heel wat kinderen, moeten er dagelijks een gevaarlijke oversteek maken.

Ik wil echter geen project aankondigen voor ik er een heb. Ik wil de teams van Brussel Mobiliteit versterken en probeer tijdens de begrotingsbesprekingen voldoende budget te krijgen. Brussel Mobiliteit kreeg al meer projectleiders en werft nog meer medewerkers aan.

Zodra er een projectleider is aangeduid, kan ik u meer vertellen over de heraanleg van de Heldensquare, ook over de kalender.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *U stelt mij teleur, want u geeft de inwoners van Ukkel weinig perspectief. U zou zich ter plaatse moeten gaan vergewissen van de toestand.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

betreffende "het gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het gebeurt wel vaker dat, wanneer je een vraag op de agenda zet, je in de weekendkrant het antwoord al kunt lezen. Dat is niets nieuws, het is van alle tijden in het parlementaire bestaan.

Gratis openbaar vervoer zou een van de pronkstukken van deze regering worden. Het regeerakkoord stelt dat Brusselaars jonger dan 25 en ouder dan 65 vanaf 2020 gratis gebruik zullen kunnen

bénéficieraient de la gratuité à partir de septembre prochain. Un budget de 3,3 millions d'euros est prévu à cette fin cette année, un montant qui devrait augmenter dans les prochaines années.

La presse nous a appris ce week-end que les jeunes de moins de 25 ans paieront 12 euros par an pour leur abonnement et que 10 millions d'euros sont budgétisés à cette fin cette année. En vitesse de croisière, le coût annuel est de 17 millions d'euros.

¹¹⁴¹ *La gratuité est donc devenue une presque gratuité, mais qui finira par devoir payer l'addition ?*

Diverses études ont démontré les effets négatifs du transport gratuit ou presque gratuit. Il jouirait d'une moindre estime et serait davantage la cible du vandalisme, tout en ralentissant le transfert modal depuis la voiture. De nombreux piétons pourraient en outre être incités à monter à bord de lignes déjà saturées.

Qui pourra bénéficier de la gratuité à partir de septembre 2021 ? Combien d'usagers supplémentaires la gratuité apportera-t-elle ? Aura-t-elle une incidence sur le nombre de véhicules à mettre en service ou sur leur fréquence ? Quel en sera l'effet sur les lignes qui sont déjà presque saturées ? Quelle perte de recettes occasionnera-t-elle pour la STIB et comment cela sera-t-il compensé ?

¹¹⁴³ *L'offre sera-t-elle réduite ? Le contribuable sera-t-il sollicité et la dette bruxelloise augmentera-t-elle ?*

Comment le montant de 3,3 millions d'euros prévu en 2021 évoluera-t-il les prochaines années ? Que recouvre ce montant ?

maken van het openbaar vervoer. Intussen gebeurde er evenwel niets en eind 2020 maakte de regering bekend dat het voor 2021 zou zijn. We hebben allemaal de 'groene overwinning' van de PS, Ecolo en one.brussels-sp.a gezien op Twitter en Facebook, met betrekking tot het gratis openbaar vervoer. Dat was een tijdje geleden. Ondertussen bleven we met veel vragen zitten.

Tijdens de begrotingsbesprekingen verduidelijkte u de plannen van deze regering. Vanaf september 2021 zou er gratis openbaar vervoer komen voor bepaalde doelgroepen, vooral voor jongeren. Daarvoor is in de begroting van 2021 3,3 miljoen euro ingeschreven en heeft de regering de nodige afspraken gemaakt om dat bedrag voor de volgende jaren te verhogen.

Intussen hebben we dit weekend in de pers vernomen dat jongeren tot 25 jaar slechts 12 euro betalen voor een abonnement. Dat is 1 euro per maand. Volgens de pers gaat het ook om een budget van 10 miljoen euro voor 2021. Eens dat volledig is gerealiseerd, bedraagt de jaarlijkse kostprijs 17 miljoen euro.

Ik heb nog altijd vragen bij de mate waarin dit dossier een echte impactanalyse heeft ondergaan. Het gratis verhaal is nu een bijna-gratisverhaal geworden. Het gaat om 1 euro per abonnement. Dat komt natuurlijk te pas in het kraam van paars-groen, de huidige meerderheid, maar iemand zal uiteindelijk de rekening moeten betalen, want gratis bestaat niet. Ofwel kan de MIVB minder openbaar vervoer organiseren, ofwel moet de belastingbetaler bijpassen.

Diverse studies hebben gewezen op de negatieve effecten van bijna gratis of gratis openbaar vervoer. Zo zou er minder waardering voor het openbaar vervoer zijn en zou er zich meer vandalisme voordoen. Bovendien zou de gewenste modal shift van autogebruik naar openbaar vervoer in mindere mate plaatsvinden. Het risico bestaat ook dat heel wat voetgangers plots op de tram of de bus zullen springen als de prijs lager wordt. Dat is vervelend voor de lijnen die vandaag al verzadigd zijn.

Welke bevolkingsgroepen zullen vanaf september 2021 van gratis openbaar vervoer gebruik kunnen maken? In de media lees ik dat eerst de schoolgaande jeugd van 12 tot 18 jaar en de studenten van 18 tot 25 jaar aan de beurt komen. Vanaf februari 2022 zouden de werkende 18- tot 25-jarigen 12 euro per jaar moeten betalen. Klopt die informatie? Hoeveel extra gebruikers zou het gratis of bijna gratis openbaar vervoer opleveren? Heeft dat een impact op het aantal voertuigen dat moet worden ingezet of op de frequentie waarmee ze moeten rijden? Wat is de geschatte impact op de lijnen die nu al bijna verzadigd zijn? Hoeveel inkomsten zal de MIVB door het gratis openbaar vervoer mislopen? Hoe wordt dat gecompenseerd?

Zal er minder aanbod zijn? Zal de belastingbetaler gewoon moeten bijpassen? Zal de Brusselse schuld daardoor toenemen, waardoor jongeren meer belastingen zullen moeten ophoesten zodra ze beginnen te werken?

Lors des débats budgétaires, vous avez affirmé vouloir instaurer la gratuité en partant du principe que ce que l'on apprend en étant jeune, on le fait également plus tard. C'est étrange, dans la mesure où de nombreux jeunes ne paient que 50 euros pour leur abonnement, voire ont droit à un tarif social, et utilisent donc déjà les transports publics. Sur quoi se base votre affirmation ?

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Le gouvernement a choisi de mettre l'accent sur les jeunes de moins de 25 ans. Leur proposer un tarif avantageux est une bonne manière de leur donner la liberté de profiter de l'offre de la STIB et de se déplacer sur le territoire régional. S'ils le font aujourd'hui, nous espérons qu'ils le feront également à l'avenir.*

Nous avons opté pour un tarif jeunes clair : écoliers, étudiants et jeunes jusque 24 ans peuvent tous acheter un abonnement annuel au prix de 12 euros. Les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement et ceux âgés de 6 à 12 ans aussi, avec l'abonnement J. L'abonnement annuel pour les personnes de plus de 65 ans coûte 60 euros, tandis que la gratuité est offerte aux bénéficiaires du revenu d'intégration et aux bénéficiaires de l'intervention majorée (statut BIM) de plus de 65 ans.

¹¹⁴⁷ *La date d'entrée en vigueur varie selon le groupe cible. Pour les écoliers et étudiants, il s'agit du 1er juillet 2021. Pour les jeunes de 18 à 25 ans qui ne sont plus aux études, il s'agit du 1er février 2022.*

In 2021 voorziet u in 3,3 miljoen voor gratis openbaar vervoer. Hoe evolueert dat bedrag de komende jaren? Wat dekt het bedrag exact? Is er enkel een compensatie voor de misgelopen inkomsten doordat sommige mensen via deze goedkopere abonnementen van het openbaar vervoer zullen gebruikmaken?

Tijdens de begrotingsbesprekingen van eind vorig jaar zei u dat u gratis openbaar vervoer wilde invoeren op grond van het principe 'jong geleerd is oud gedaan'. Ik vond dat een vreemde uitspraak, omdat volgens mij veel jongeren al voor 50 euro een abonnement kunnen verkrijgen. Er zijn er ook die recht hebben op een sociaal tarief. Onze jongeren leren dus wel degelijk al om het openbaar vervoer van de MIVB te gebruiken. Waarop was uw uitspraak precies gebaseerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Ik begrijp dat u zegt dat het antwoord afgelopen weekend al in de krant stond, maar ik wijs erop dat er ongeveer om de drie weken een vraag over dit onderwerp op de commissieagenda staat. Op een bepaald moment moet de regering nu eenmaal beslissingen nemen, waardoor ze daarover vragen krijgt enzovoort. Bovendien stond deze vraag oorspronkelijk vorige week op de agenda. Het is niet uw schuld dat ze is uitgesteld, maar het is niet zo dat we bewust de planning aanpassen. Het was in dit geval onmogelijk om die te veranderen.

De regering heeft beslist om de focus te leggen op de jongeren tot 25 jaar. Brusselse jongeren een voordeeltarief aanbieden is een goede manier om hun die vrijheid te geven om gebruik te maken van het aanbod van de MIVB vandaag, maar ook in de komende jaren en om zich over het grondgebied van het Brussels Gewest te kunnen verplaatsen. Dankzij een jongerentarief maken we die diensten nog toegankelijker. We rekenen erop dat als die gewoonte om met het openbaar vervoer te reizen op jonge leeftijd aangeleerd wordt de mobiliteitsgewoontes op latere leeftijd positief worden beïnvloed, want jong geleerd, is oud gedaan. Veel mensen schaffen hun eerste wagen voor de leeftijd van 25 jaar aan. We hopen om met deze maatregel zo aantrekkelijk mogelijke alternatieven aan te bieden, zodat jongeren de smaak van het openbaar vervoer te pakken krijgen en dat ook blijven gebruiken.

Er is gekozen voor een helder jongerentarief: scholieren, studenten en Brusselse jongeren tot en met 24 jaar kunnen allemaal een jaarabonnement aankopen voor de prijs van 12 euro. Dat jongerentarief zal bestaan naast de huidige voordeeltarieven. Kinderen tot 6 jaar kunnen gratis reizen. Voor kinderen tussen 6 en 12 jaar is er het gratis J-abonnement; 65-plussers kunnen een abonnement kopen voor 60 euro per jaar en voor leefloners of 65-plussers met een RVV-statuuut (rechthebbende op de verhoogde verzekeringstegemoetkoming), erkend door het ziekenfonds, zijn er ook gratis abonnementen.

De startdatum verschilt voor beide doelgroepen. Voor studenten en scholieren - ook als ze geen Brusselaars zijn - gaat de maatregel al in op 1 juli 2021, met het oog op het schooljaar

Le coût de cette initiative est de 14 millions d'euros pour une année entière.

Il est difficile de quantifier l'augmentation du nombre d'utilisateurs et de trajets que cette mesure entraînera, mais elle ne devrait pas créer de problèmes de capacité sur le réseau de la STIB. En effet, d'une part, l'offre est élargie, et d'autre part, la crise sanitaire influe encore sur le nombre de voyageurs. Quoi qu'il en soit, l'objectif de nos mesures est d'inciter les Bruxellois à conserver les bonnes habitudes prises en matière de transfert modal.

2021-2022. Die abonnementen kunnen dus al in de zomer worden aangeschaft.

Voor de Brusselse jongeren tussen 18 en 25 die niet meer studeren, start de maatregel op 1 februari 2022. Dit is immers een nieuwe categorie in het tariefsysteem en zoiets vergt wat praktische aanpassingen en dus meer tijd.

De totale kostprijs van dit initiatief bedraagt 14 miljoen euro op een vol jaar.

Het is de bedoeling dat dit mooie voordeel extra gebruikers en extra ritten oplevert, maar die aantallen zijn moeilijk te voorspellen.

Wel wordt er verwacht dat dit geen probleem zal opleveren voor de capaciteit van het MIVB-netwerk, aangezien verschillende elementen elkaar in evenwicht houden. Enerzijds wordt het aanbod uitgebreid via onder andere het Busplan, door het vervangen van voertuigen - binnen enkele maanden zullen bijvoorbeeld ruimere tramstellen arriveren - en de ingebruikname van nieuwe metrostellen, waardoor via het PMM-project ook de frequentie van de metro zal kunnen worden verhoogd.

Tegelijk is er ook de impact van de coronacrisis op het aantal reizigers. De knik in het aantal reizigers zal zich moeten herstellen. Hoe snel dat gebeurt, valt echter moeilijk te voorspellen en zal ook afhangen van de verdere evolutie van de epidemie, ook na de vaccinaties van de komende maanden. Het is de bedoeling dat we met onze maatregelen de Brusselaars aanmoedigen om hun goede gewoontes in verband met de modal shift niet overboord te gooien.

We zijn er ook van overtuigd dat thuiswerken voor een stuk zal blijven bestaan. Iedereen snakt naar meer sociaal contact, maar veel mensen willen ook na de pandemie twee of drie dagen per week blijven thuiswerken. Dat zal ook op het openbaar vervoer een weerslag hebben. De nieuwe maatregel stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Dat er daardoor meer reizigers zijn, is zeker welkom, want dat is precies ons doel.

Om een duurzaam effect op lange termijn te verkrijgen is het logisch dat we inzetten op jonge Brusselaars. Zo krijgen ze vanaf jonge leeftijd doorheen hun hele adolescentie maximale kansen om vertrouwd te raken met dat openbaar vervoer. Het is ook de bedoeling dat studenten, zodra ze beginnen te werken, het openbaar vervoer blijven gebruiken, en niet net dan naar een wagen overstappen. Dat gebeurt nog te vaak. We hopen zo trouwe en overtuigde klanten voor het leven aan de MIVB te binden.

De MIVB zal gecompenseerd worden voor het verlies aan inkomsten, zodat de maatregel niet ten koste gaat van andere investeringsprojecten en de MIVB geen middelen verliest.

¹¹⁴⁹ *Nous sommes aussi convaincus que le télétravail continuera en partie à exister, ce qui aura des conséquences sur les transports publics.*

Pour obtenir un effet à long terme, il est logique de miser sur les jeunes Bruxellois. Le but est qu'ils continuent à utiliser les transports publics lorsqu'ils travailleront, plutôt que la voiture.

La perte de recettes sera compensée. La mesure ne se fera donc pas au détriment d'autres projets d'investissement ou au prix d'une diminution des moyens de la STIB.

1151 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La STIB a-t-elle une idée du nombre de nouveaux clients qu'elle séduira avec un abonnement à 12 euros ?*

Combien de jeunes ne renouvellent-ils pas leur abonnement lorsqu'ils commencent à travailler ? La diminution du prix aura-t-elle réellement un effet important ?

La saturation de certaines lignes me préoccupe également.

Je ne suis donc pas convaincue par la manière dont vous entendez encourager l'usage des transports publics. J'aimerais aussi recevoir le détail des chiffres, pour vérifier comment vous parvenez à un montant annuel de 14 millions d'euros.

1153 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La STIB a estimé ce montant sur la base du nombre de personnes possédant un abonnement actuellement dans chaque catégorie d'âge. Il correspond à la perte de recettes attendue.*

Comme vous, je pense que cette mesure tarifaire attirera plus de gens vers les transports publics. C'est positif. Nous devons donc poursuivre l'extension de la capacité, notamment via des véhicules plus spacieux.

S'il est vrai qu'un abonnement à 50 euros était déjà bon marché, le passage à 12 euros fera une grande différence pour de nombreux Bruxellois.

1153 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La réduction tarifaire creusera encore le déficit. En fin de compte, ceux qui en bénéficieront seront aussi ceux qui devront payer les dettes de la Région plus tard.*

- L'incident est clos.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Momenteel betalen studenten 50 euro. Weet de MIVB precies hoeveel studenten zij nu niet bereikt? Heeft zij enig idee hoeveel klanten erbij komen als de prijs zakt tot 12 euro?

Voor de werkende Brusselse jongeren zullen het verschil voelen, want die betalen momenteel bijna 500 euro. Weet de MIVB echter hoeveel jongeren er momenteel hun MIVB-abonnement niet verlengen op het moment waarop ze beginnen werken? Hoe heeft ze dat berekend?

Voor bepaalde groepen is de maandelijkse kostprijs, onder meer dankzij de sociale tarieven, nu al erg laag. Een jaarprijs van 12 euro is bijna gratis, maar zal die prijsdaling nu werkelijk een grote impact hebben?

Voorts baart de verzadiging van sommige lijnen me grote zorgen. Zelfs een expert als Cathy Macharis zegt dat er ook tijdens de coronacrisis sprake is van overvolle lijnen. Ik ben het er volledig mee eens dat we het gebruik van het openbaar vervoer moeten stimuleren en dat we goede gewoonten moeten aankweken bij de Brusselse jeugd, maar ik ben niet overtuigd over de manier waarop u het aanpakt.

Ik zou dan ook graag de achterliggende cijfers willen ontvangen, ook om na te gaan hoe het bedrag van 14 miljoen euro op jaarbasis berekend werd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De MIVB heeft dat bedrag van 14 miljoen euro berekend aan de hand van ramingen op basis van het aantal personen dat binnen elke leeftijdscategorie op dit moment een abonnement heeft. Dat bedrag komt overeen met het te verwachten inkomstenverlies.

Enerzijds zegt u dat de maatregel weinig verschil zal maken, anderzijds dat er een verzadiging van het openbaar vervoer dreigt. Ook ik denk dat het gunsttarief meer mensen naar het openbaar vervoer zal lokken, en dat vind ik positief. Dat legt wel druk op het beleid: wij moeten blijven werken aan een capaciteitsuitbreiding, onder andere via ruimere toestellen. Het is in elk geval de bedoeling dat meer mensen het openbaar vervoer nemen.

U zegt ook dat een abonnement van 50 euro al heel goedkoop was. Dat klopt, maar voor heel wat mensen met veel kinderen en voor studenten kan dat wel degelijk een te hoge drempel zijn. Een tariefverlaging naar 12 euro maakt voor veel Brusselaars helaas nog altijd een groot verschil.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn ook nog sociale tarieven. Daarnaast zijn er ook heel wat Brusselaars voor wie 50 euro helemaal niet te duur is en die zullen voortaan ook minder betalen, waardoor het gat in de begroting alleen maar groter wordt. Uiteindelijk zijn het diezelfde kinderen die nu goedkoop openbaar vervoer kunnen gebruiken, die later de schulden zullen moeten afbetalen.

1159 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1159 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

1159 **concernant "le développement du 'Mobility as a Service' (MaaS) à Bruxelles".**

1161 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- En avril 2017, j'interrogeais votre prédécesseur sur la mise en place du concept mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) à Bruxelles. À l'époque, les modèles de référence étaient Helsinki, Hanovre et Göteborg. En Belgique, la ville de Gand a mené un test par l'intermédiaire de Touring durant les trois premiers mois de 2017. Ce test impliquait une cinquantaine de ménages qui, pendant trois mois, échangeaient leur voiture personnelle ou abonnement aux transports publics contre un budget mobilité à dépenser auprès de différents partenaires participant à l'expérience. Aujourd'hui, ce projet, qui vise à améliorer les services proposés par les différents acteurs de la mobilité dans une ville en se concentrant sur l'usager plutôt que sur le mode de transport, fait des petits un peu partout.

Depuis l'apparition de ce concept, mon groupe est convaincu que nous devons rapidement élaborer des solutions pratiques orientées clients et usagers et faire coopérer tous les acteurs afin d'améliorer la mobilité et de diminuer la congestion, tout en persuadant les automobilistes d'opter pour les transports en commun ou partagés, une solution facile et moins coûteuse.

Bruxelles connaît une multitude d'opérateurs de services publics et privés de mobilité : le métro, le tram et les bus de la STIB, De Lijn et le TEC, le train, Villo, Cambio et le Waterbus, les taxis et véhicules de location avec chauffeur (VLC), les voitures, scooters, vélos et trottinettes partagés en flotte libre, sans oublier les parkings Park and Ride (P+R) et autres parkings accessibles au public (voitures, vélos, motos).

Pour constituer une vraie solution durable, la mobilité multimodale doit être flexible et intuitive, quel que soit le moment ou la raison du déplacement. Dans ce cadre, l'intégration tarifaire constitue un maillon essentiel. En outre, l'utilisateur doit disposer, en temps réel, de toutes les informations nécessaires pour planifier, réaliser et payer son déplacement, et ce quel que soit le moyen de transport utilisé à Bruxelles et en périphérie. L'utilisateur doit pouvoir faire son choix de transport public en toute facilité.

1163 Une première étape a été franchie avec la mise en œuvre de l'intégration tarifaire, depuis le 1er février 2021, par le biais de Brupass et Brupass XL. Attendue de longue date, il s'agit là d'une première étape qui doit en amener d'autres telles que l'élargissement de la zone, la réduction des prix, ainsi que

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende "de ontwikkeling van 'Mobility as a Service' (MaaS) in Brussel".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *In april 2017 heb ik uw voorganger een vraag gesteld over de invoering van mobility as a service (MaaS). Tegenwoordig komen zowat overal MaaS-projecten van de grond.*

Mijn fractie is ervan overtuigd dat we snel klantgerichte oplossingen moeten vinden en alle spelers moeten doen samenwerken.

In Brussel zijn er heel wat aanbieders van vervoersdiensten: de MIVB, De Lijn en de TEC, Villo, Cambio enzovoort.

Om echt duurzaam te zijn, moet multimodale mobiliteit flexibel en intuïtief zijn. Tariefintegratie is van essentieel belang. De gebruiker moet in realtime over alle nodige informatie beschikken om zijn verplaatsing te kunnen plannen, uitvoeren en betalen. Hij moet vlot zijn vervoerkeuze kunnen maken.

Een eerste stap was de invoering van eengemaakte tarieven. Die bestaan sinds 1 februari 2021 in de vorm van Brupass en Brupass XL. Deze eerste stap moet naar volgende stappen leiden, zoals een ruimere vervoerszone, prijsdalingen en een groter aantal spelers op een enkel plannings- en betaalplatform.

l'augmentation des acteurs intégrés sur une seule et même plate-forme de planification et de paiement.

Le projet Good Move accorde bien évidemment une place à ce projet de MaaS. Nous avons appris par la presse en février dernier qu'une nouvelle application de la STIB, réunissant tous les acteurs de la mobilité à Bruxelles, serait disponible à partir du printemps 2022. Le budget consacré à son élaboration est de 31 millions d'euros. En outre, ce projet faisant partie du plan de relance européen, un budget de près de 6 millions d'euros sera alloué pour accélérer son élaboration.

Depuis septembre 2020, quelque 2.000 personnes participent à la phase test de l'application pilote de la STIB "MoveBrussels". Cette plate-forme propose les services des opérateurs de transport public, à savoir la STIB, la SNCB, De Lijn et TEC, et de certains acteurs privés, comme les vélos Villo ! et Billy, les trottinettes Dott et les voitures Cambio.

Nous apprenons que le nombre de testeurs sera élargi et que des discussions sont en cours avec d'autres acteurs privés. L'une des limites du système actuel réside dans la redirection des utilisateurs vers les applications d'opérateurs autres que la STIB au moment de payer. Le responsable du projet MaaS pour la STIB précise viser une intégration plus profonde, notamment en matière de paiement, en vue d'appliquer le principe "plan, book and pay" du MaaS.

Selon différentes études, notre voiture personnelle est à l'arrêt 96 % du temps. Le coût d'une voiture personnelle - en ce compris le carburant, les entretiens, l'assurance, le financement, la perte de valeur, les taxes de mise en circulation et de circulation et le stationnement privé et public - avoisine 5.000 euros par an. Le confort a donc un certain prix que de nombreux automobilistes sont prêts à continuer à payer. Pour cette raison, le recours à des schémas de remplacement ne pourra prendre le dessus que s'il est moins cher, et surtout meilleur, c'est-à-dire plus flexible et mieux adaptable à nos besoins.

¹¹⁶⁵ L'application est aujourd'hui testée par 2.000 usagers. Comment ont-ils été choisis ? De nouveaux testeurs seront-ils prochainement intégrés ?

Combien de personnes ont-elles répondu à l'appel à volontaires lancé par la STIB ? Quels sont leurs profils et jusqu'à quand cet appel à volontaires est-il ouvert ? Quels sont les outils mis à leur disposition ?

Comment sont organisées les évaluations ? Des adaptations se font-elles au fur et à mesure ? De premiers enseignements peuvent-ils déjà être communiqués ? Combien de temps ce test va-t-il durer ?

Les modalités de paiement posent aujourd'hui un problème puisque l'utilisateur est redirigé vers la plate-forme d'un opérateur autre que la STIB. La responsable du projet souhaite une intégration plus profonde pour atteindre le principe "plan-book-pay". Voilà qui, selon moi, doit être une première étape dans

Via de pers vernamen we in februari dat een nieuwe app van de MIVB met alle mobiliteitsinstanties beschikbaar zou zijn vanaf de lente van 2022. Het budget daarvoor bedraagt 31 miljoen euro.

Sinds september 2020 nemen zowat 2.000 mensen deel aan de testfase van de applicatie MoveBrussels. Dit platform biedt de diensten aan van de openbaarvervoermaatschappijen en een aantal privéspelers.

Het aantal testers zal nog worden uitgebreid en er lopen onderhandelingen met andere privéspelers. Een van de beperkingen van het huidige systeem is dat de gebruikers op het ogenblik van de betaling naar de applicaties van andere ondernemingen dan de MIVB worden geleid.

Volgens meerdere onderzoeken staan privéauto's gemiddeld 96% van de tijd stil. De kostprijs van een auto bedraagt ongeveer 5.000 euro per jaar. Alternatieve vervoermiddelen kunnen evenwel maar de bovenhand krijgen als ze goedkoper en vooral beter zijn.

Wordt de app nog altijd getest door 2.000 gebruikers? Hoe zijn die geselecteerd? Komen er nieuwe testers bij?

Hoeveel personen hebben gehoor gegeven aan de oproep van de MIVB voor vrijwilligers? Wat voor mensen zijn dat?

Hoe worden de evaluaties georganiseerd? Worden geleidelijk aanpassingen doorgevoerd? Hoelang zal deze test duren?

Om te betalen wordt de gebruiker naar het platform van een andere onderneming dan de MIVB geleid. De projectmanager wil een grondigere integratie om het 'plan-book-pay'-beginsel in de praktijk te brengen. Dat moet volgens mij een eerste stap zijn in de integratie. De tweede stap zijn aantrekkelijkere tarieven.

Wil de MIVB die richting uitgaan?

Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) betreurt dat het onvoldoende bij de testfase wordt betrokken. Het stelde

l'intégration, la seconde étant de faire en sorte que les usagers bénéficient de prix plus attractifs liés à la mise en commun des différents services.

La STIB prévoit-elle, en concertation avec ses partenaires, d'aller dans une telle direction ou se contentera-t-elle de proposer aux usagers de payer chaque service séparément ?

Lors de l'audition récente du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) dans le cadre de l'évaluation de la résolution de septembre 2016 sur l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite (PMR), le collectif regrettait que cette phase test de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ne les intègre pas suffisamment.

Il constatait par exemple qu'il n'était pas possible de réserver un TaxiBus ou le service d'assistance en station, ni de trouver un taxi PMR ou d'accéder aux informations concernant les Accessibus par le biais de l'application. Ce qui démontre une fois de plus que, malgré les résolutions votées ou l'annexe au dernier contrat de gestion de la STIB, le réflexe PMR n'est pas encore acquis ou, à tout le moins, que l'accessibilité des services n'est considérée que dans un second temps.

Outre le fait que l'application ne tiendra compte - pour les PMR - que des stations de métro équipées d'un ascenseur, ce qui réduit les PMR à celles souffrant d'un handicap physique et non sensoriel, des adaptations y ont-elles été apportées depuis lors ?

¹¹⁶⁷ Enfin, le budget consacré à l'élaboration de cette application s'élève à 31 millions d'euros. La presse précise que, le projet entrant dans le plan de relance européen, un budget de près de 6 millions d'euros sera alloué pour accélérer son élaboration.

Ces 6 millions d'euros viennent-ils s'ajouter aux 31 millions en question ? Pouvez-vous apporter des précisions quant aux coûts d'élaboration de l'application ? Quels sont les postes couverts par ce budget ?

¹¹⁶⁹ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je reviendrai plus tard sur la question de la prime Bruxell'air, intimement liée au projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Je vais ici me concentrer sur la question du partage de données.

Nous ne pouvons que nous féliciter de l'investissement de la STIB dans le développement du projet MaaS. Toutefois, il convient de le préciser : un contrôle affiné de l'apport logistique de tous les opérateurs publics et privés d'une part, et des besoins en déplacement de l'autre, est avant tout un enjeu stratégique dans le pilotage de nos politiques régionales de mobilité et d'aménagement du territoire.

Lors de la précédente législature, le groupe PS avait fortement insisté pour que la transmission anonymisée des données des opérateurs de cyclopartage soit rendue obligatoire, afin de pouvoir objectiver le rapport logistique à l'échelle du territoire.

bijvoorbeeld vast dat het niet mogelijk was een TaxiBus of assistentie te reserveren.

Voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) zal de applicatie alleen rekening houden met metrostations waar een lift aanwezig is. Zijn er daarnaast nog aanpassingen doorgevoerd?

Volgens de pers zal 6 miljoen euro van het Europese herstelplan besteed worden aan een snellere realisatie van het project.

Komt die 6 miljoen euro nog eens bij de 31 miljoen euro die aan de app wordt besteed? Waarvoor dient het geld precies?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode drong de PS sterk aan op een verplichting voor deelfietsbedrijven om anonieme gegevens over te dragen. De PS wil een soortgelijke verplichting voor deelautobedrijven en digitale taxiplatformen.*

Het gewest moet samenhangende regels uitwerken om bruikbare gegevens te produceren, over te dragen en te gebruiken. Die strategie moet verder gaan dan een app voor de eindgebruiker.

De gewestelijke administratie kan dan gebruik maken van die gegevens voor mobiliteitsmanagement, optimalisering van het openbaar vervoer, zachte mobiliteit, afvalophaling, leefbaarheid van winkelbuurten of de aanleg van openbare voorzieningen in het hele gewest.

De la même manière, le PS souhaite que des dispositions similaires soient prises pour les opérateurs de partage de voitures et de plate-formes numériques actives dans le secteur des taxis.

En conséquence, pour être cohérents et garantir la transmission de données statistiques pertinentes et exploitables, il faut une stratégie relative à la production, à la transmission et à l'exploitation de données qui soit coordonnée et qui englobe tous les opérateurs de transport présents dans notre Région. Cette stratégie doit dépasser le seul objectif d'une simple application à destination de l'utilisateur final.

Pour les autorités régionales, il s'agit d'établir un cadre réglementaire cohérent et harmonisé afin de garantir la production de données de qualité et exploitables. Celles-ci seraient alors disponibles pour l'ensemble des administrations régionales susceptibles d'en avoir besoin, que ce soit pour la gestion de la mobilité, l'optimisation des transports publics, la mobilité douce, la collecte des déchets, la promotion de la vitalité des noyaux commerciaux, ou encore l'aménagement des espaces publics et de tout notre territoire.

Par conséquent, pouvez-vous confirmer que la logique de partage des données qui s'impose aux opérateurs publics - et qui a été intégrée à l'ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile -, sera bien étendue à tous les autres opérateurs de mobilité privée actifs dans notre Région ?

¹¹⁷¹ À cette fin, l'ordonnance relative à l'autopartage sera-t-elle revue ? Avez-vous prévu le même type de dispositions pour les exploitants de plate-formes actives dans le secteur des taxis ? Des protocoles ont-ils été établis concernant le type de données, leur format, les garanties évidentes d'anonymisation et leur fréquence de transmission ?

Ces dispositions seront-elles transposées dans chaque ordonnance ou arrêté d'exécution ou une ordonnance spécifique sera-t-elle prévue ? Quand sera déployé un dispositif complet concernant ce partage des données et quelles seront les données alors partagées ?

¹¹⁷³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le concept de MaaS est prometteur, mais il est important de prévoir des garanties pour qu'il contribue réellement à la vision de la mobilité durable vers laquelle tend la Région au travers de Good Move.*

Opterez-vous pour un modèle avec un acteur public offrant une place à tous les acteurs privés désireux de jouer un rôle sur le marché ?

Qui gèrera l'application que les pouvoirs publics développent ? La STIB, Bruxelles Mobilité ou une autre instance ?

Comptez-vous opter pour un modèle "soft integration", se contentant de rassembler les informations relatives à la disponibilité, ou pour un modèle "deep integration", permettant

Wordt de verplichting om gegevens te delen ook ingevoerd voor private mobiliteitsbedrijven die in het Brussels Gewest actief zijn?

Wordt de autodeelordonnantie in die zin herzien? Maakt u werk van een gelijkaardige verplichting voor taxideelplatformen?

Wordt de verplichting opgenomen in elke ordonnantie en uitvoeringsbesluit, of komt er een specifieke ordonnantie? Tegen wanneer worden de gegevens gedeeld? Over welke gegevens gaat het dan?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Mobility as a service (MaaS) is een veelbelovende ontwikkeling in de mobiliteit, waar Groen naar uitkijkt. Het wordt het Netflix van de mobiliteit genoemd. De ontwikkeling heeft veel potentieel, maar het is belangrijk om garanties in te bouwen zodat ze wel degelijk bijdraagt aan de duurzame mobiliteitsvisie die het Brussels Gewest nastreeft met Good Move. Hoe zult u ervoor zorgen dat de MaaS-app bijdraagt aan het gewenste mobiliteitsmodel?

Voor welk marktmodel kiest u? Is dat een model met een overheidsspeler en ruimte voor alle privéspelers die zelf iets willen ontwikkelen en meespelen op de markt? Of hebt u een ander doel voor ogen?

Het lijkt me in elk geval belangrijk om te weten wie zorgt voor het beheer van de app die de overheid ontwikkelt. Gaat het om

de tout traiter de manière centralisée ? Un système intermédiaire est-il envisageable ?

de MIVB, Brussel Mobiliteit of een andere instantie? Hoe zal de samenwerking met de andere spelers georganiseerd worden?

Is er al beslist over het model? Kiest u voor een zogenaamde 'soft integration' waarbij alleen de beschikbaarheidsinformatie wordt gebundeld? In dat geval wordt de persoon die bijvoorbeeld beslist om een step te nemen, doorverwezen naar de website van die aanbieder. Of kiest u voor 'deep integration'? Dat systeem heeft meer voordelen voor de gebruiker, omdat alles op een plaats kan worden afgehandeld, maar stuit op veel weerstand bij de aanbieders. Of is er een derde optie, namelijk een systeem daartussenin?

¹¹⁷⁵ *Quel est le feed-back sur le système testé actuellement ? Que prévoyez-vous pour promouvoir le MaaS auprès des citoyens et des entreprises ?*

Wat is de feedback op het huidige systeem, zoals dat nu door gebruikers en providers wordt getest? Zijn er plannen om het geheel te promoten bij burgers en bedrijven? We moeten er ook voor zorgen dat het systeem gebruikt wordt.

Que pouvez-vous nous dire de l'accessibilité au système ?

Zoals de heer Loewenstein vinden ook wij dat de toegankelijkheid gegarandeerd moet worden. Kunt u daarover meer vertellen?

¹¹⁷⁷ **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Voici quelques questions complémentaires.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *Kunt u ons uw visie op mobility as a service (MaaS) uiteenzetten? Wat is de rol van de overheid daarin? U weet dat er al vergevorderde privé-initiatieven bestaan.*

Tout d'abord, pouvez-vous exposer votre vision de ce projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ? Comment envisagez-vous le rôle des pouvoirs publics dans ce cadre ? Vous savez qu'il existe des initiatives privées déjà assez abouties.

Heeft de overheid de ambitie de burgers permanent een front-end app ter beschikking te stellen? Of zal ze alleen gegevens verzamelen en ter beschikking stellen van ondernemingen om hen apps te laten ontwikkelen?

Les pouvoirs publics ont-ils l'ambition de mettre en permanence à disposition des citoyens une application frontale ? Ou se limiteront-ils, à l'avenir, à récolter les données et à les mettre à disposition des entreprises de manière sécurisée afin de leur permettre de développer des applications frontales et tout ce que cela implique ?

Ik begrijp nog altijd niet waarom de MIVB de leiding heeft genomen in dit dossier. Brussel Mobiliteit, dat veel onafhankelijker en onpartijdiger is, had dat moeten doen.

En ce qui concerne les rôles de la STIB et de Bruxelles Mobilité, je ne comprends toujours pas pourquoi la STIB a pris la tête des opérations dans ce dossier. Si elle ne rencontrait pas de problèmes de management, c'est clairement Bruxelles Mobilité qui aurait dû être chargée de cette mission. En effet, cette autorité est bien plus indépendante et impartiale que la STIB, qui est elle-même un opérateur.

Dat doet geen afbreuk aan de kwaliteit van het werk van de MIVB. Ik kreeg alleen graag wat uitleg over die keuze.

Cela ne remet nullement en cause la qualité du travail que réalise la STIB sur ce MaaS. Il s'agit simplement d'une question de gouvernance et j'aurais aimé que vous nous donniez un mot d'explication à ce sujet.

Voor de financiering van MaaS is sprake van een totaalbedrag van 36 miljoen euro. Hoe is dat budget verdeeld? Komen er een of meer versies van de applicatie?

En ce qui concerne le financement du MaaS, peut-être pourrez-vous me fournir quelques éléments de réponse aujourd'hui. On parle d'un montant total de 36 millions d'euros. Pouvez-vous nous expliquer la ventilation de ce budget et sa répartition dans le temps ? Envisagez-vous d'aboutir à une version complète, ou plusieurs versions sont-elles déjà à l'ordre du jour, comme c'est souvent le cas pour ce genre de projet ?

Het is merkwaardig dat u een deel van dat bedrag in het herstelplan wilt investeren. Ik vraag me immers af hoe MaaS de Brusselse economie kan aanzwengelen en onze productiemiddelen structureel hervormen. Dit project was al in uw algemene beleidsverklaring opgenomen vóór de Covid-19-crisis. Dat getuigt van het gebrek aan ambitie van uw regering met betrekking tot het economische herstel.

Il est étonnant que vous comptiez investir une partie de cette somme dans le plan de relance, car en quoi le MaaS va-t-il participer à la régénération de notre économie et à une refonte structurelle de nos moyens de production ? Pour rappel, ce projet de MaaS figurait déjà dans votre déclaration de politique générale (DPG) avant la crise du Covid-19. Cela témoigne du manque d'ambition de votre gouvernement en matière de relance. J'aimerais vous entendre sur ce sujet.

¹¹⁷⁹ En ce qui concerne le cadre légal, vous avez affirmé il y a quelque temps que Bruxelles Mobilité travaillait à une ordonnance permettant d'encadrer le MaaS. Où en êtes-vous et quelles sont les grandes lignes de ce texte ?

Enfin, la mobilité ne s'arrêtant pas aux frontières régionales, une articulation avec Flandre et la Wallonie est-elle prévue ? Les modes de transport flamands seront-ils également repris dans le MaaS ou un MaaS fédéral est-il en discussion ?

¹¹⁸¹ **M. David Weytsman (MR).**- Le groupe MR est évidemment favorable à la création de différents types de mobilités tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Ce sont des outils intéressants. Je voudrais juste m'assurer de l'efficacité de notre investissement et du succès de ces services, qu'ils soient privés ou publics.

Dans l'exposé du budget 2021, une phase test de six mois était annoncée. Je pense qu'elle a été prolongée, mais pourquoi ?

Quel est le budget total engagé pour le projet de MaaS régional bruxellois ? En ajoutant au coût de sa création les études, les consultations, etc., j'arrive à 40 millions d'euros. Si l'on divise cette somme par 1,2 million d'habitants, on se rend compte que c'est beaucoup pour un tel service.

Combien de Bruxellois utiliseront-ils ce service ? Quelles sont les projections ? Nous voulons nous assurer de la pertinence de cet investissement public, notamment au regard d'autres applications privées qui offrent des services similaires.

La STIB ou Bruxelles Mobilité a-t-elle étudié la possibilité de mettre un programme back-end à disposition des acteurs privés pour les laisser développer ce type d'application ? L'un n'empêche évidemment pas l'autre.

Disposez-vous d'une étude comparative de projets MaaS publics réussis, notamment en matière de téléchargements ?

Pourquoi l'intégration du paiement dans l'application n'est-elle pas encore possible dans le projet bruxellois actuel ? Pour quand est-ce prévu ?

Enfin, pourquoi certains acteurs tels que les taxis ou les limousines de location ne sont-ils pas repris dans l'application ?

¹¹⁸³ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- La mobilité, considérée comme un service qui n'est plus forcément lié à la possession d'un moyen de transport, fait partie intégrante de la vision de mobilité durable développée dans le plan Good Move. Le projet MaaS

Brussel Mobiliteit werkt aan een ordonnantie over MaaS. Kunt u de grote lijnen toelichten?

Zal er worden afgestemd met Vlaanderen en Wallonië? Zijn de Vlaamse transportmiddelen al in MaaS opgenomen of lopen er besprekingen over een federale versie van MaaS?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De MR-fractie is uiteraard voorstander van verschillende types MaaS.*

In de toelichting bij de begroting van 2021 was een testfase van zes maanden aangekondigd. Ik denk dat die is verlengd, maar waarom?

Wat is het totaalbudget voor MaaS? Ik kom op 40 miljoen euro. Dat is veel voor 1,2 miljoen inwoners.

Hoeveel Brusselaars zullen deze dienst gebruiken? We willen ons vergewissen van het nut van deze investering, met name in het licht van andere apps die soortgelijke diensten aanbieden.

Is de mogelijkheid onderzocht om een back-endprogramma ter beschikking te stellen van privéspelers om hen dit type app te laten ontwikkelen?

Beschikt u over een vergelijkende studie van geslaagde MaaS-projecten?

Waarom is de betaling nog niet geïntegreerd in de app?

Waarom zijn ten slotte de diensten van sommige spelers, zoals taxi's en limousines, niet in de app verwerkt?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Mobility as a service (MaaS) maakt integraal deel uit van Good Move. MaaS draagt bij tot de organisatie van multimodale vervoerstrajecten doordat het de gebruiker uit een combinatie*

contribue à organiser la multimodalité de nos trajets en offrant à l'utilisateur une gamme étendue de possibilités de transport et les combinaisons de celles-ci pour réaliser un trajet donné, ainsi que les facilités pour payer ces services.

Il est donc très important pour mon groupe que le projet MaaS et l'application qui y est liée soient développés par le service public afin que les offres de mobilité proposées s'inscrivent bien dans les objectifs de Good Move. Cela permettra aussi d'exercer un contrôle sur les données récoltées en faveur d'un meilleur développement du service au public, bien évidemment dans le respect de la vie privée. Nous insistons aussi pour que le projet MaaS ne remplace pas les offres d'information et d'achat des billets classiques, accessibles aux personnes ne disposant pas d'un smartphone, ceci afin de ne pas accentuer la fracture numérique.

De quelle manière le principe STOP, qui est cher à Good Move, sera-t-il appliqué dans le projet MaaS ? En dehors du coût et de la durée du trajet selon la combinaison choisie, y aura-t-il, par exemple, un indicateur de l'impact environnemental du choix qui est fait ?

Pouvez-vous nous rassurer sur l'introduction d'une option personnes à mobilité réduite (PMR) dans le projet MaaS ? Les personnes à mobilité réduite (PMR) se verront-elles proposer des trajets qui leur seront accessibles ? Les services de mobilité et d'assistance spécifiques aux personnes à mobilité réduite (PMR) seront-ils intégrés à ces propositions ?

Par ailleurs, je rejoins la remarque concernant la redirection de l'utilisateur vers les sites des différentes applications pour le paiement. Du point de vue de l'utilisateur, il serait évidemment plus pratique de pouvoir payer l'ensemble du trajet d'un seul coup sans perdre trop de temps en manipulations.

Vers quel système se dirige-t-on ? Quelle sera l'étendue géographique du projet MaaS ? Correspondra-t-elle à la zone Brupass XL ?

Où en est la mise en place du cadre légal du projet MaaS ?

Le développement du projet MaaS bénéficie-t-il d'une approche genrée ? Il se peut que des problématiques telles que le harcèlement et le malaise dans l'espace et les transports publics rencontrés par les femmes aient une influence sur leur utilisation de la mobilité tout-en-un et leur propension à abandonner la voiture individuelle pour leurs déplacements.

¹¹⁸⁵ Quelle est la proportion de femmes parmi les 2.000 personnes qui testent actuellement MoveBrussels, l'application développée par la STIB ? Observe-t-on une différence d'utilisation ou de choix du mode de transport entre les hommes et les femmes ?

De façon plus générale, pouvez-vous décrire la diversité aux niveaux socio-économique, de l'âge, de la présence ou non d'enfants, etc., des personnes ayant testé l'application ? Cela

van transportmogelijkheden laat kiezen en de betaling ervan regelen.

Ecolo vindt het dan ook erg belangrijk dat de overheid MaaS en de MaaS-app ontwikkelt, zodat het mobiliteitsaanbod bij de doelstellingen van Good Move aansluit. MaaS mag ook de bestaande informatie en ticketverkoop niet vervangen, anders dreigt er een nieuwe digitale kloof te ontstaan.

Hoe komt het STOP-principe aan bod in MaaS? Wordt er ook een indicatie gegeven van de milieu-impact van de gekozen vervoersmiddelen? Krijgen minder mobiele mensen toegankelijke trajecten aangeboden? Worden ook mobiliteits- en assistentiediensten in de app opgenomen?

Het zou natuurlijk gebruiksvriendelijker zijn als je meteen kon betalen, zonder naar een andere app te worden afgeleid.

Voor welk systeem zult u uiteindelijk kiezen? Zal het MaaS-project de hele Brupass XL-zone bestrijken?

Wordt er rekening gehouden met gender bij de ontwikkeling van MaaS? Vrouwen zijn soms niet geneigd om openbaar vervoer te gebruiken omdat ze zich niet veilig voelen.

Hoeveel van de 2.000 mensen die MoveBrussels testen zijn vrouwen? Kiezen mannen en vrouwen voor andere transportmiddelen? Welk profiel hebben de mensen die de app testen?

permettrait d'avoir une vision globale de l'influence de cette diversité sur l'utilisation du futur projet MaaS.

1187 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Le MaaS comprend la numérisation des services de la STIB. Existe-t-il déjà un plan pour la numérisation de Brupass et Brupass XL ?*

Afin de répondre au besoin croissant de mobilité, il faut créer un réseau de données mobiles plus solide. Selon un rapport récent, dans les grandes villes comme Bruxelles, la couverture devrait diminuer modérément à fortement aux heures de pointe dès cette année, mais certainement l'année prochaine. Sans la 5G, le MaaS est condamné.

L'application spéciale destinée aux personnes à mobilité réduite (PMR) comprendra-t-elle des étiquettes pour les aveugles et les malvoyants ?

1189 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Selon une étude de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), notre réseau pourrait connaître des ralentissements importants dès l'année prochaine. Les normes de radiation à Bruxelles devront être adaptées en conséquence.*

Le taux de participation des testeurs a-t-il diminué de manière significative en raison de la crise sanitaire ? Est-il envisagé d'inscrire de nouveaux testeurs ? Qu'est-il ressorti des réunions en ligne ? Y a-t-il des testeurs néerlandophones et francophones afin que tout soit testé parfaitement dans les deux langues ? Quel est le coût estimé ?

Le MaaS et l'application MoveBrussels sont inclus dans les projets de relance. Comment ces projets sont-ils liés exactement ? Pouvez-vous fournir plus d'informations sur le lien entre l'application MaaS et les développements possibles de Smart Move ?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Ik hoor hier dat het MaaS "het Netflix van de mobiliteit" wordt genoemd, wat ik wel een aardige omschrijving vind. Binnen het MaaS past een digitalisering van de MIVB-diensten. Zo is het belangrijk dat de klant zijn ticket digitaal kan kopen en dat onmiddellijk tot zijn beschikking heeft. De digitalisering van Brupass en Brupass XL zou ten vroegste begin 2022 plaatshebben, wat ik rijkelijk laat vind. Hier ligt een grote taak te wachten. Is er al een plan?

Om aan de steeds grotere nood inzake mobiliteit te beantwoorden, moet er een sterker mobiel datanetwerk gecreëerd worden. 5G zal hierbij een grote rol spelen. Onlangs verscheen een verontrustend rapport over het risico op verzadiging bij het mobiel dataverkeer. In grote steden zoals Brussel wordt verwacht dat de dekking dit jaar al, maar zeker volgend jaar, matig tot sterk achteruit zal gaan op piekmomenten. Zonder 5G is MaaS ten dode opgeschreven.

Het is goed dat de heer Loewenstein bijzondere aandacht vroeg voor personen met een beperkte mobiliteit. Zal de bijzondere app die er voor hen komt, ook labels bevatten voor blinden en slechtzienden? Dankzij die labels kunnen ze lezen wat er staat. Het is aan de ontwikkelaars om die labels toe te voegen.

Voor het overige sluit ik me aan bij de vragen die de collega's hebben gesteld.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mevrouw Dejonghe heeft al terecht gewezen op de verzadiging van de 4G-netwerken. Uit een studie van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) blijkt dat er volgend jaar al grote vertragingen op ons netwerk kunnen optreden. De stralingsnormen in Brussel moeten dan ook worden aangepast. Wat is de stand van zaken? Het is van groot belang om met mobility as a service (MaaS) stappen vooruitgang te boeken, maar dan moet ook het netwerk evolueren, zodat we onze smartphones in de toekomst kunnen blijven gebruiken.

Wat is de participatiegraad van de testers? Is die door de gezondheidscrisis sterk afgenomen? Wordt er daarom overwogen nieuwe testers in te schrijven? Zo niet, kunt u de redenen toelichten?

Welke feedback kwam er tijdens de online vergaderingen naar voren? Ik ga ervan uit dat er zowel Nederlandstalige als Franstalige testers zijn, zodat alles in beide talen perfect wordt getest. Bevestigt u dat? Wat is de geraamde kostprijs?

MaaS en de applicatie MoveBrussels worden in de relanceprojecten opgenomen. Ook wordt altijd het verband gelegd met de applicatie. Hoe zijn die projecten dan precies aan elkaar gekoppeld? Kunt u meer informatie verstrekken over het verband tussen de MaaS-applicatie en de mogelijke ontwikkelingen van Smart Move?

¹¹⁹¹ *Est-il exact que la STIB conçoit l'application, mais que Bruxelles Mobilité s'occupe de sa gestion. Quelle en est la raison ?*

*Cette application sera-t-elle utilisée uniquement à Bruxelles ?
Le transport en taxi a-t-il été inclus dans l'application ?*

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs éléments de réponse figurent dans la question écrite n° 649 de M. De Beukelaer. Avant d'aborder la phase définitive, je vais évoquer la phase test, et plus précisément ce qui concerne les testeurs, les éléments mis à leur disposition, les évaluations, les adaptations et les enseignements.

La STIB indique d'ores et déjà que 1.788 personnes sont inscrites en tant que testeurs, sur les 4.757 personnes ayant présenté un intérêt pour le pilote dans la période entre la phase de prérecrutement début 2020 et aujourd'hui.

Le contexte sanitaire ralentit considérablement la mobilité et, par conséquent, celle des testeurs, ainsi que leur motivation. On se déplace moins, en privilégiant des trajets que l'on connaît déjà. Les conditions ne sont pas optimales, ni représentatives, pour tester le projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Cela explique la prolongation du test.

Les testeurs ne sont pas choisis par sélection. Leur inscription se fait en réaction aux campagnes marketing de recrutement, effectuées au cours des mois passés. En revanche, la STIB analyse en continu les statistiques démographiques, de façon à réorienter si nécessaire ses prochaines campagnes de recrutement.

La STIB évalue actuellement l'opportunité d'élargir le panel durant l'année 2021, et d'agrandir la couverture géographique, deux dimensions qui augmentent considérablement le volume de données à traiter. Dès lors, la STIB cherche le meilleur compromis, en tenant compte des opportunités d'apprentissage.

Un budget mobilité à destination du panel de testeurs de l'application pilote n'est pas encore prévu, mais c'est évidemment l'objectif final ; j'y reviendrai. Ils bénéficient actuellement de la mise à disposition de l'application pilote. Pour les récompenser, la STIB met également régulièrement en place des concours permettant de remporter des lots, et a imaginé un système de points, basé sur leurs contributions aux missions et enquêtes. Ce système de points permettra à la STIB de distribuer des lots liés à la mobilité plus importants, tels que des casques ou des trottinettes électriques.

¹¹⁹⁵ Une plateforme de gestion du panel permet à la STIB de solliciter des testeurs pour des missions et enquêtes, dans le but de confronter les hypothèses de travail. Tous ces résultats servent

Dit weekend had ik het geluk de heer Briec de Meeûs over de MIVB en over MaaS te horen spreken.

Hij lichtte daarbij het model van de applicatie toe en ging ook dieper in op het beheer ervan. Dankzij hem weet ik nu dat de MIVB de applicatie ontwerpt, maar dat Brussel Mobiliteit belast is met het beheer. Klopt dat en waarom werd daarvoor gekozen?

Zal deze applicatie enkel voor Brussel gebruikt worden of zijn er gelijkaardige projecten op nationaal of grootstedelijk niveau? Werde het taxivervoer ondertussen opgenomen in de applicatie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Verskillende antwoorden zijn te vinden in schriftelijke vraag nr. 649 van de heer De Beukelaer.*

Volgens de MIVB zijn 1.788 personen ingeschreven als testers. De Covid-19-crisis zet een forse rem op de mobiliteit. Daarom is de test verlengd, want we willen voor MaaS met een representatieve testsituatie werken.

De testers zijn niet geselecteerd, maar hebben gereageerd op de marketingcampagnes van de voorbije maanden. De MIVB streeft naar een demografische en geografische spreiding en bekijkt momenteel of het testpanel en de geografische zone in 2021 moeten worden uitgebreid.

Er is nog niet voorzien in een mobiliteitsbudget voor de testers, maar dat is uiteraard de bedoeling. De testers kunnen momenteel de proefapp gebruiken. Om hen te vergoeden organiseert de MIVB ook regelmatig wedstrijden en heeft ze een puntensysteem uitgedacht waarmee ze inzet kan belonen door prijzen zoals helmen of elektrische steps uit te delen.

Een beheerplatform maakt het de MIVB mogelijk testers te werven voor opdrachten en enquêtes om op die manier de werkhypothese uit te testen. Daaruit blijkt dat een groot deel van

notamment à définir la feuille de route du produit final, c'est-à-dire la stratégie de priorisation des fonctionnalités.

L'un des derniers apprentissages révélé par ces enquêtes est qu'une part importante d'utilisateurs - particulièrement les navetteurs et conducteurs de voitures -, ne comparent que rarement ou jamais les différents moyens de transport avant d'effectuer un trajet. Il en résulte, pour ceux-ci, un usage naturel de la voiture, sans remise en question.

La STIB a donc bon espoir que l'application MaaS aide au transfert modal rien qu'en mettant ce comparatif à disposition des utilisateurs.

¹¹⁹⁷ (poursuivant en néerlandais)

Il s'agit d'une phase de test. Bruxelles Mobilité élabore actuellement le cadre juridique - applicable à tous les opérateurs - dans lequel les applications MaaS peuvent être développées.

La STIB est l'un de ces opérateurs, mais d'autres pourront également mettre au point des applications.

¹¹⁹⁹ (poursuivant en français)

En ce qui concerne les possibilités et modalités de paiement, la volonté est effectivement d'atteindre un niveau d'intégration maximal dans l'application. Le principe du "plan-book-pay", la possibilité de planifier, réserver et payer son titre de transport à partir d'une même application, doit améliorer l'expérience utilisateur.

C'est un élément primordial de la version définitive de l'application de la STIB, et qui répond parfaitement au besoin de centralisation des services et des moyens de paiement exprimé par les usagers. M. Loewenstein a énuméré tous les opérateurs présents à Bruxelles. Afin d'éviter la multiplication des applications, le but est effectivement d'intégrer à la fois l'ensemble de l'offre et des modes de paiement.

L'application MoveBrussels redirige les usagers vers les applications des partenaires au moment de la réservation du service, via un lien profond (deep link). Deux contraintes doivent être prises en compte lors de ce processus. D'abord, les partenaires de la STIB doivent mettre à disposition une interface qui permette d'augmenter l'intégration. Tous ne sont pas encore en mesure de le faire à l'heure actuelle. D'autre part, la connexion à l'interface des partenaires représente une charge de travail proportionnelle au niveau d'intégration souhaité.

de gebruikers zelden of nooit vervoermogelijkheden vergelijkt. Ze nemen automatisch de auto.

De MIVB hoopt dus dat MaaS helpt om de modal shift te maken.

(verder in het Nederlands)

Dit is een testfase. Het is uiteraard de bedoeling om nadien over te gaan tot een definitieve fase. Brussel Mobiliteit werkt het juridische kader uit waarbinnen MaaS-applicaties ontwikkeld kunnen worden. Daarin staan onder meer afspraken over de manier waarop er met gegevens wordt omgegaan en hoe ze gepresenteerd worden. Dat juridische kader is van toepassing voor alle operatoren.

De MIVB is een van die operatoren, maar er zullen nog andere operatoren zijn die apps kunnen ontwikkelen. Er is momenteel al een dynamiek ontstaan. Meerdere bedrijven zijn bezig met de ontwikkeling van een app of hebben al operationele applicaties.

(verder in het Frans)

Het is de bedoeling om binnen één app je reis te plannen, te boeken en te betalen. Dat 'plan-book-pay'-beginsel moet de gebruikservaring verbeteren. De gebruikers maakten duidelijk dat ze een gecentraliseerde dienstverlening willen.

MoveBrussels leidt de gebruikers naar de apps van de partners via een deep link. De partners van de MIVB moeten een interface ter beschikking stellen om de integratie te verhogen. Niet alle partners kunnen dat al. De MIVB probeert ondertussen de mogelijkheden van de partner zo goed mogelijk te benutten om te experimenteren en er lessen uit te trekken.

De integratie van een groter aantal aanbieders is dus belangrijk. Momenteel ligt de focus meer op een ruimer aanbod dan op 'combitarieven', maar in het definitieve ontwerp zal daarmee uiteraard rekening worden gehouden.

De toegankelijkheid is een constant aandachtspunt, zowel voor de MIVB als voor de Brusselse regering.

La STIB essaie dès lors d'utiliser au mieux les capacités du partenaire chargé de développer l'application pilote, afin d'expérimenter et d'en tirer des enseignements.

L'intégration d'un plus grand nombre de fournisseurs de services de mobilité s'avère donc importante non seulement pour élargir l'offre, mais aussi pour se confronter aux différentes configurations. Actuellement, l'accent est davantage mis sur l'élargissement de l'offre que sur la proposition de "prix combinés" ou l'optimisation des coûts pour l'utilisateur, mais il en sera bien entendu tenu compte dans le projet définitif.

En ce qui concerne l'accessibilité, il s'agit d'une préoccupation constante, tant pour la STIB que pour le gouvernement bruxellois, quelles que soient les déficiences.

¹²⁰¹ (poursuivant en néerlandais)

Nous voulons tenir compte des limitations motrices, sensorielles et cognitives. En outre, nous entendons rendre l'application aussi accessible que possible, grâce notamment à une technologie permettant de convertir certains éléments vocalement.

Dans la phase de test, les utilisateurs peuvent déjà saisir un certain nombre de critères personnels (vitesse de marche, etc.).

¹²⁰³ (poursuivant en français)

Étant donné qu'il s'agit d'une application pilote, l'intention de la STIB est de mettre au minimum à la disposition de l'utilisateur des informations déjà disponibles sur les réseaux, en l'occurrence toute information relative à l'accessibilité au réseau.

Afin d'élargir les services de mobilité destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR), il est prévu d'intégrer prochainement au projet pilote l'accès service TaxiBus.

La STIB est particulièrement attentive à l'accessibilité de cette interface mobile, qui intègre déjà certaines fonctionnalités pour les personnes présentant une déficience visuelle, par exemple la lecture audio des horaires.

L'information sur l'accessibilité des services de mobilité, l'incorporation de services de mobilité spécifiquement destinés aux PMR, ainsi que l'accessibilité intrinsèque de l'interface mobile sont au cœur des requis pour l'application finale.

En ce qui concerne le principe STOP, l'objectif du projet MaaS est de fournir aux Bruxellois une solution simple et intégrée

(verder in het Nederlands)

We willen rekening houden met motorische, sensorische en cognitieve beperkingen. Voorts willen we de applicatie zo toegankelijk mogelijk maken, onder meer met technologie die ervoor zorgt dat bepaalde elementen in spraak kunnen worden omgezet, maar we houden ook rekening met de beperkingen in het aanbod.

In de testfase kunnen gebruikers nu al een aantal persoonlijke criteria ingeven, zoals hun wandelsnelheid of het feit dat ze slecht ter been zijn.

(Onverstaanbaar)

Het zou inderdaad logisch zijn om zulke zaken in het definitieve ontwerp op te nemen. De MIVB denkt daar uiteraard over na.

(verder in het Frans)

Aangezien het om een proefapplicatie gaat, wil de MIVB minstens de informatie ter beschikking stellen die al beschikbaar is op de sociale media, dus ook alle informatie over de toegankelijkheid tot het vervoernet.

Binnenkort wordt TaxiBus in de applicatie geïntegreerd. De MIVB schenkt bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid van deze mobiele interface, die al bepaalde functies voor slechtzienden bezit.

Informatie over de toegankelijkheid van de vervoerdiensten, de integratie van specifieke diensten voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) en de toegankelijkheid van de interface zijn belangrijke vereisten voor de definitieve app.

Wat betreft het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens), is het doel van het MaaS-project de Brusselaars een eenvoudige, geïntegreerde oplossing te bieden. Daartoe moeten zoveel mogelijk diensten beschikbaar zijn en aangeboden worden volgens het STOP-principe. Bij

qui touche le plus grand nombre d'utilisateurs possible. Pour atteindre cet objectif, nous sommes convaincus qu'un maximum d'opérateurs doivent être disponibles et présentés en respectant le principe STOP. À temps de déplacement identique, les modes actifs seront présentés avant les autres modes. C'est l'objectif visé pour le projet final.

Concernant l'étendue géographique du MaaS, dans un premier temps, le projet se limitera à la Région bruxelloise, mais il sera développé de manière à intégrer les solutions qui sortent de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette intégration apparaîtra dès la phase de développement. Plus l'étendue géographique sera large, plus pertinent sera l'outil pour les utilisateurs, stimulant le transfert modal chez les navetteurs également.

En ce qui concerne le cadre juridique régissant le MaaS, l'idée est que la STIB crée une application pour être en connexion avec ses clients. Le cadre juridique sera fixé par Bruxelles Mobilité, et donc par le gouvernement. Mais la STIB n'est en effet qu'un des opérateurs en concurrence avec d'autres applications.

¹²⁰⁵ Grâce à un soutien de la Commission européenne, Bruxelles Mobilité bénéficie, pour dresser le cadre réglementaire du MaaS bruxellois, du soutien de l'International Transport Forum, un organe de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Le projet a démarré à l'automne 2020 et aboutira dans le courant de l'été 2021. Le résultat prendra la forme d'une série de recommandations pour l'établissement d'un cadre réglementaire robuste et adapté au futur.

En ce qui concerne l'approche genrée du développement du MaaS, 60 % des testeurs sont des hommes et 40 % sont des femmes. Le projet pilote étant toujours en cours, et le confinement et le télétravail modifiant profondément les habitudes de déplacement, il n'existe pas encore d'analyse sur la base de ces paramètres. Cette analyse est néanmoins importante, et elle nous permettra d'affiner l'algorithme du MaaS pour tenir compte d'éventuelles différences de comportement. Nous en tirerons des enseignements très utiles.

¹²⁰⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je ne pense pas avoir reçu de réponse sur les détails du financement. Je souhaiterais des précisions sur la ventilation des dépenses.

L'inscription des testeurs se fait sur une base volontaire. Avez-vous des informations plus précises sur leur profil, notamment socio-économique et géographique ? Vous indiquez que la STIB prévoit, en fonction des données dont elle dispose, un rééquilibrage par des campagnes de marketing. Cela fonctionne-t-il ?

De manière plus générale, une formule alternative visant à inciter les automobilistes à troquer leur voiture individuelle au profit des transports collectifs doit être flexible et intuitive, confortable et facile à utiliser. En plus de planifier son déplacement, il faut pouvoir le payer facilement. Ce n'est pas encore le cas, mais

eenzelfde verplaatsingstijd zullen de actieve modi eerst worden aangeboden.

In een eerste fase zal MaaS beperkt zijn tot het Brussels Gewest, maar het zal zodanig ontwikkeld worden dat oplossingen van buiten het gewest erin kunnen worden geïntegreerd. Dat zal pendelaars aanzetten om de shift te maken.

De MIVB is een van de operatoren. Brussel Mobiliteit en dus de regering zullen het juridische kader vaststellen.

Dankzij steun van de Europese Commissie krijgt Brussel Mobiliteit hulp van het International Transport Forum, een orgaan van de OESO, bij het opstellen van het reglementaire kader voor MaaS. Tegen de zomer van 2021 moet een reeks aanbevelingen daarover klaar zijn.

Van de proefpersonen zijn 60% mannen en 40% vrouwen. Het proefproject loopt nog. Er is nog geen nieuwe analyse die rekening houdt met de gedragswijzigingen die het gevolg zijn van de lockdowns en het telewerk, maar die zal er zeker komen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik heb weinig vernomen over de financiering.*

Hebt u meer informatie over het sociaaleconomische en geografische profiel van de kandidaat-proefpersonen? De MIVB wil met marketingcampagnes de boel in evenwicht brengen. Werkt dat?

Een formule die autobestuurders de overstap naar het openbaar vervoer wil laten maken, moet flexibel en intuïtief zijn. Reizigers moeten hun verplaatsing vlot kunnen plannen, boeken en betalen, met zo weinig mogelijk apps. Ik hoop dat dat snel in orde komt.

j'entends que la volonté est bien là. J'espère que cette barrière sera vite levée. Vous dites utiliser douze applications sur votre téléphone. C'est peut-être le cas de nombreuses personnes qui souhaitent adopter de nouveaux comportements en matière de mobilité. Il faut leur faciliter la vie.

Par ailleurs, il est essentiel de diversifier l'offre, en Région de Bruxelles-Capitale et en périphérie, malgré les contraintes institutionnelles. Le projet MaaS met l'utilisateur au centre. Les institutions, qu'il s'agisse des Régions ou des sociétés de transport, doivent aussi adopter cette posture et penser à l'utilisateur avant tout. J'y reviendrai dans ma question sur le projet co.mobility.

L'étape suivante consiste à baisser les prix et à prévoir des packs et des produits attractifs favorisant le transport multimodal. Des initiatives sont-elles prises en ce sens ? Les modèles de consommation évoluent avec le monde. Comme je l'ai dit dans mes précédentes interventions sur le même sujet, on achète moins de CD, DVD, disques Blu-ray ou cassettes vidéo, mais on s'abonne à Spotify et à Netflix. Il doit en être de même pour la mobilité.

La STIB et la Région engagent beaucoup de moyens dans le développement du projet MaaS. Elles doivent aller au bout de leur logique et aboutir à un réel Netflix, un réel Spotify de la mobilité.

¹²⁰⁹ **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je rejoins les remarques de M. Loewenstein. Je ne pense pas avoir reçu réponse sur le partage des données. Or, à mon sens, un tel partage est fondamental pour que l'application ait un réel sens pour nous, acteurs politiques. Se limiter à une application adaptée à l'utilisateur pour inciter les gens à utiliser différents modes de mobilité serait un gâchis. Ces données pourraient en effet être utilisées pour définir une action politique concrète et efficace sur le terrain, qui réponde aux besoins et permette l'utilisation concrète de nos routes.

Je ne manquerai pas de vous interpeller à nouveau sur ce point essentiel.

¹²¹¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le MaaS doit effectivement être un levier pour améliorer la mobilité à Bruxelles. L'un des moyens d'y parvenir est de partager les données de toutes les entreprises de transport, y compris celles de la STIB.*

Il serait opportun d'examiner si une forme hybride entre intégration profonde et intégration douce est possible, notamment afin de ne pas exclure des développements intéressants sur le marché privé.

Het aanbod in het Brussels Gewest en de Rand moet diverser. MaaS zet de gebruiker centraal. Die houding moeten ook de instellingen en de transportbedrijven aannemen.

De volgende stap zijn een prijsdaling en aantrekkelijke producten voor multimodale verplaatsingen. Maakt u daar werk van?

De MIVB en het gewest doen grote investeringen in de uitbouw van MaaS. Ze moeten dat volhouden tot MaaS de Spotify van de mobiliteit is.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Over het delen van gegevens heb ik geen antwoord gekregen. Dat is nochtans essentieel om een concreet en efficiënt beleid te kunnen uitwerken.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik kan me vinden in wat de heer Uyttendaele zegt. MaaS moet een hefboom zijn om de Brusselse mobiliteit te verbeteren. Een van de manieren om dat voor elkaar te krijgen, is het delen van gegevens van alle vervoersbedrijven, ook die van de MIVB. Het is natuurlijk niet wenselijk dat er MaaS-toepassingen ontstaan die ingaan tegen onze mobiliteitsdoelstellingen.

Ik begrijp dat de gebruikers belang hebben bij deep integration, maar zie ook dat het gebruik van de MIVB gepaard gaat met andere eisen dan het gebruik van een scooter of een deelstep. Ik zou nagaan of er geen hybride vorm tussen deep en soft integration mogelijk is, vooral om interessante ontwikkelingen op de privémarkt niet uit te sluiten.

1213 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je n'ai pas eu de réponse à ma question sur le financement, mais surtout sur l'opportunité et l'utilité du MaaS dans le cadre du plan de relance.

S'agissant des partenariats avec les autres Régions, comment allons-nous faire pour éviter que le MaaS soit complètement isolé de sa périphérie ?

1215 **M. David Weytsman (MR).**- Je n'ai pas non plus compris quel était le montant global engagé par la Région bruxelloise pour ce projet. Je m'interroge également sur la proportion d'applications privées et publiques, sur les douze applications évoquées par la ministre.

Pourquoi ne pas avoir encouragé un MaaS privé ? M. Loewenstein cite Spotify et Netflix, mais nous n'avons pas besoin de chercher de grandes sociétés privées internationales telles que celles-là, nous pouvons également soutenir des entreprises privées - notamment bruxelloises - qui élaborent leur propre MaaS. Je ne suis pas convaincu de l'utilité pour la Région bruxelloise d'engager des sommes pareilles plutôt que de soutenir ou de nouer des partenariats avec des acteurs privés.

Je n'ai pas eu de réponse sur le nombre de Bruxellois qui utiliseront ce MaaS en fin de compte, ni sur les comparaisons avec les applications publiques présentant de bonnes statistiques de téléchargements. Par ailleurs, j'ai récemment visité Lyon, ville pionnière et inspirante en matière de mobilité. Vous connaissez probablement Optimod'Lyons, qui n'a été que peu téléchargée par rapport à des applications privées, alors qu'elle a coûté assez cher.

Quelques acteurs privés de la mobilité craignent de participer au MaaS parce qu'ils ont consenti de gros investissements dans des interfaces conviviales en vue d'accroître leur clientèle.

Votre réponse au sujet du principe STOP m'inquiète. Je me rallie résolument à ce principe, mais je ne voudrais pas d'une application qui manipule ou qui prive de leur liberté de jugement les usagers bruxellois sans connaître leur situation personnelle. Je suppose que le MaaS ne connaîtra pas l'âge de l'utilisateur ni ses éventuelles difficultés à se déplacer. Privilégier le principe STOP du gouvernement pourrait être perçu comme une manipulation des Bruxellois, que je souhaite pour ma part voir libres de leurs déplacements.

1217 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Mme la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je suis quant à moi favorable à ce que ce projet soit mis en œuvre par le public pour les raisons que j'ai déjà évoquées. Je suppose que l'idée n'est pas d'interdire un autre choix que la marche ou le vélo mais plutôt de réfléchir à l'ordre dans lequel sont présentées les options. Il me semble logique d'appliquer les principes de Good Move et le principe STOP dans cette application.

Pour en revenir au texte, il est regrettable que la crise sanitaire nous prive de données représentatives. Cependant, moyennant des données suffisantes, une analyse fine du groupe pilote

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *U hebt mijn vragen over de financiering en het nut van MaaS in de context van het herstelplan niet beantwoord.*

Hoe voorkomen we dat MaaS een louter Brusselse aangelegenheid wordt?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Hoeveel geld trekt het Brussels Gewest uit voor het project? Ik heb ook vragen over de verhouding tussen apps van privébedrijven en apps van de overheid. Waarom stimuleren we geen Brusselse bedrijven om een privé-MaaS uit te werken en partnerschappen aan te gaan met andere privéspelers?*

Hoeveel Brusselaars zullen MaaS uiteindelijk gebruiken? Hoe brengt de app het ervan af in vergelijking met andere apps die hoge downloads halen? In Lyon zijn de private apps populairder dan de dure overheidsapp.

Een aantal privébedrijven hebben koudwatervrees om in MaaS te stappen, omdat ze veel geld tegen de ontwikkeling van eigen gebruiksvriendelijke interfaces aan hebben gegeven.

Ik onderschrijf het STOP-principe volkomen, maar ik wil geen app die Brusselaars hun keuzevrijheid ontnemt zonder dat we hun persoonlijke toestand kennen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het is niet de bedoeling om andere opties dan stappen of fietsen te verbieden, maar het is wel belangrijk volgorde de opties in de STOP-volgorde gepresenteerd worden: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens.*

Ik betreur dat de verzamelde testgegevens door de coronacrisis weinig representatief zijn. De definitieve app moet zoveel mogelijk rekening houden met de karakteristieken van alle gebruikers. Men zou bijvoorbeeld ook parameters kunnen

permettrait d'anticiper les problèmes éventuels. Il faudrait que l'application définitive puisse, autant que possible, tenir compte des caractéristiques de chacun. Je ne vois aucun inconvénient à ce que soient introduites dans le MaaS des caractéristiques telles que la difficulté de marcher, car nous en avons besoin pour pouvoir orienter la personne vers les services PMR. L'important est de garantir la confidentialité de ces données.

¹²¹⁹ **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Il me semble impossible de combiner toutes les options de mobilité dans une seule application, mais si vous y parvenez, tant mieux !*

¹²²¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suppose que tous les collègues enthousiastes à l'égard de MaaS soutiennent aussi l'adaptation des normes de rayonnement. De plus, si les normes ne sont pas ajustées, nous ne pourrions pas utiliser l'application en temps réel, car nos smartphones ne fonctionneront pas.*

Y a-t-il un lien avec Smart Move ? Les taxis sont-ils entre-temps concernés par le MaaS ?

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je pense qu'il y a eu un malentendu. Notre objectif n'est pas de limiter le projet au secteur public.

Le cadre légal sera créé par l'administration publique et toutes les applications MaaS devront s'y inscrire. Il s'agit, notamment, de définir les règles relatives au partage des données et au respect de la vie privée. À cet égard, nous sommes en train de dresser la liste des enjeux avec le soutien de la Commission européenne, ce qui sera notre première étape.

Ensuite, des acteurs publics et privés peuvent développer des applications MaaS. Citons, entre autres, la STIB qui est en phase de test. Nous soutenons ce projet, car il est important que la STIB ait une bonne relation avec ses clients et cet instrument y contribue. Mais d'autres opérateurs participent aussi au projet MaaS et il n'y a pas que des multinationales. Skipr, par exemple, offre une application très performante qui est une forme de MaaS.

Concernant les inspirations internationales, le modèle de Vienne est vraiment la référence vers laquelle nous souhaitons tendre et combine justement le secteur public et le secteur privé. En Belgique, il existe aussi déjà des projets MaaS, comme Slim naar Antwerpen qui incite les automobilistes à se déplacer autrement qu'en voiture.

invoegen als problemen bij het stappen, zolang die gegevens maar betrouwbaar blijven.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Volgens mij is het onmogelijk om alles 100% te integreren in een applicatie. We moeten ons daar zeker niet blind op staren, want ook andere applicaties worden met dat probleem geconfronteerd. Als je echter alle mobiliteitsopties in één app kunt combineren, inclusief de prijs, de afstand van het voertuig en zo meer, is dat wel een behoorlijk pluspunt. Het feit dat je wordt doorgestuurd naar een andere applicatie is weliswaar niet ideaal, maar anderzijds echt geen ramp.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Aangezien alle collega's heel enthousiast zijn over MaaS, ga ik ervan uit dat ze dat ook zijn om de stralingsnormen aan te passen, want anders gaan we veel geld besteden aan de app. De vraag is hoeveel dat juist is. Als de normen niet worden aangepast, zullen we de applicatie bovendien niet kunnen gebruiken in realtime omdat onze smartphones niet meer zullen werken.

Is er al dan niet een link met Smart Move?

Zijn de taxi's intussen betrokken bij MaaS of gebeurt dat in de toekomst?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik wil het project zeker niet beperken tot de openbare sector. Alle MaaS-apps moeten natuurlijk voldoen aan het reglementaire kader dat de overheid opstelt, met name op het vlak van gegevensbescherming, maar ook private actoren zullen dergelijke apps kunnen ontwikkelen, zoals nu al de MIVB.*

Wat internationale voorbeelden betreft, is het Weense model toonaangevend. Ook daar werken de overheid en de privésector samen. Een Belgisch voorbeeld is het project Slim naar Antwerpen.

Overigens is een MaaS-project meer dan een app. Het gaat ook om websites of zelfs offline informatie, bijvoorbeeld aan een loket.

Un projet MaaS n'est pas qu'une application. Le but est vraiment d'intégrer l'offre dans une application, mais aussi dans un site internet et même hors ligne au niveau d'un guichet par exemple.

¹²²⁵ Quant à la présentation des options et le principe STOP : si les temps de parcours à pied et en voiture sont identiques, ce n'est pas parce que l'on affiche l'option "à pied" en premier que l'on ne montre pas l'option "voiture". Il nous semble utile, dans la présentation, de recourir à des techniques d'incitation (nudging) pour encourager les modes actifs.

Toutefois, l'option pédestre n'est pas toujours la meilleure - surtout lorsque les distances sont grandes - et les utilisateurs restent entièrement libres de choisir l'option qui leur convient le mieux.

Le budget qui serait couvert par le plan de relance européen pour le développement et la maintenance d'une plate-forme publique de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) - dont le back-end, le PaaS (Platform as a Service), le SaaS (Software as a Service), le développement d'une application mobile MaaS et le front-end - est de cinq millions d'euros. Cette plate-forme inclut notamment des services tels qu'un planificateur d'itinéraires, la billettique, etc. Nous attendons le feu vert de l'Europe, mais ce projet rentre a priori dans les critères du plan de relance.

Le gouvernement n'entend pas se limiter à ce seul projet dans le cadre du plan de relance européen, tant s'en faut.

¹²²⁷ (poursuivant en néerlandais)

Les taxis font déjà partie du projet pilote.

Mme Van Achter, l'intention est en effet d'intégrer la redevance kilométrique dans les applications MaaS, afin que le coût du trajet soit immédiatement visible.

¹²²⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- En ce qui concerne le financement, le budget annoncé s'élève à 31 millions d'euros, auxquels s'ajouteraient 5 millions d'euros provenant du plan de relance. Ces 5 millions serviront-ils à financer ces 31 millions d'euros ?

S'agissant des testeurs, vous dites que l'inscription se fait sur une base volontaire et que tout le monde peut participer. Des informations plus précises sont-elles disponibles concernant les profils ?

Vous affirmez que la STIB va réajuster la campagne de marketing. Cette campagne est-elle efficace ?

Les testeurs appartiennent-ils à une zone géographique ou à une catégorie socioéconomique particulière ? Comment faire pour que le panel soit suffisamment représentatif de la population bruxelloise ?

Als de reistijd te voet en per wagen gelijk is, wordt eerst de optie te voet getoond, maar dat betekent niet dat de optie met de wagen niet getoond wordt. Een duwtje in de goede richting kan echter nooit kwaad. De gebruikers blijven steeds vrij om zelf te kiezen.

Het budget voor de ontwikkeling en het onderhoud van een openbaar mobiliteitsplatform bedraagt 5 miljoen euro. Dat geld komt uit het Europese herstelplan. Op het platform zal men een routeplanner, een ticketverkooper enzovoort aantreffen.

(verder in het Nederlands)

Taxi's maken al deel uit van het proefproject. De sector is ook vragende partij.

Mevrouw Van Achter, het is inderdaad de bedoeling dat de kilometerheffing wordt geïntegreerd in MaaS-apps, zodat meteen duidelijk wordt hoeveel je verplaatsing kost.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Wordt de 5 miljoen euro van het herstelplan gebruikt om de globale MaaS-begroting van 31 miljoen euro te financieren?*

Hebt u meer informatie over het profiel van de mensen die vrijwillig deelnemen aan de testfase? Heeft de MIVB-marketingcampagne het gewenste resultaat? Hoe maken we het testpanel voldoende representatief?

1231 **M. David Weytsman (MR).**- Le budget global affecté à ce projet avoisinerait 40 millions d'euros. Pour mieux comprendre les ambitions de la Région, les partenariats potentiels avec les acteurs privés, et le coût de ces simples applications, un détail du budget serait nécessaire.

Pouvez-vous partager ce détail avec les commissaires afin de mieux comprendre et d'avoir une ventilation complète du budget du projet MaaS ?

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai mal compris votre question, M. Weytsman.

1233 **M. David Weytsman (MR).**- Je vous demandais quelle était la ventilation du projet MaaS.

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les 5 millions d'euros du plan de relance sont une partie du budget. Je vous propose que nous discussions des éléments spécifiques et de leur coût dans le cadre des débats budgétaires. Je peux vous énumérer les différents postes, mais je ne dispose pas avec moi des chiffres pour chacun d'entre eux.

1233 **M. David Weytsman (MR).**- Les 5 millions font-ils partie des 31 millions ?

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Normalement, oui, mais je dois m'informer. Je sais qu'un montant de 5 millions d'euros est prévu dans le plan de relance. Un budget est également prévu à la STIB. Je reviendrai ultérieurement sur la ventilation.

Concernant les profils des testeurs, l'inscription est ouverte à tous. La STIB ne sélectionne pas à l'entrée mais étudie les profils a posteriori, grâce aux données collectées. L'idée est de faire la promotion du projet pilote à partir des profils existants. Ainsi, si l'étude des profils révèle la présence de nombreuses personnes provenant du nord-ouest de Bruxelles, la promotion sera ciblée vers cette zone. De même, si les profils sont plutôt jeunes ou plus âgés, la campagne de la STIB se fondera sur ces éléments.

L'analyse des données fournit énormément d'informations, car tout le monde ne se déplace pas de la même manière. Pour rendre compte de l'âge, de la localisation, du profil des usagers, il est crucial d'en apprendre le plus possible. Les conclusions se feront à partir de ces informations sociodémographiques. Pour l'instant, la STIB est toujours à la recherche d'une diversité de profils à Bruxelles et souhaite, notamment, inclure les navetteurs dans le projet.

1243 **M. David Weytsman (MR).**- La ventilation de ce budget peut-elle être jointe à votre réponse ? Un budget de 40 millions d'euros m'a, me semble-t-il, été évoqué. Je comprends que vous ne puissiez pas répondre tout de suite, mais il serait utile de connaître ce budget pour comprendre l'ambition de la Région.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- De globale projectbegroting bedraagt zo'n 40 miljoen euro, maar zonder gedetailleerde informatie is het moeilijk om de gewestelijke ambitie, de mogelijke partnerschappen met de privésector en de kostprijs van de apps in te schatten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ik heb uw vraag niet goed begrepen, mijnheer Weytsman.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Ik vroeg u een uitsplitsing van de MaaS-begroting.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De 5 miljoen van het herstelplan zijn een deel van de begroting. Ik stel voor dat we specifieke onderdelen tijdens de begrotingsbesprekingen onder de loep nemen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Zijn de 5 miljoen euro een deel van de 31 miljoen euro?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Normaal wel, maar ik moet dat navragen. Ik weet dat er 5 miljoen van het herstelplan naar MaaS gaat. Ik kom hier later op terug.

Iedereen kan zich inschrijven voor de testfase. De MIVB doet geen voorafgaande selectie, maar bestudeert de profielen achteraf. Het is de bedoeling om de campagne te sturen de hand van de binnenkomende profielen.

De gegevensanalyse levert enorm veel informatie op, want niet iedereen verplaatst zich op dezelfde manier. Momenteel is de MIVB nog altijd op zoek naar verschillende sociaal-demografische profielen. Ze wil ook pendelaars bij het project betrekken.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Kunt u de uitsplitsing van de begroting aan uw antwoord laten toevoegen?

1243 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour des raisons pratiques, il est plus facile de ne pas l'inclure dans la réponse, mais d'y consacrer une question écrite.

1243 **M. David Weytsman (MR).**- Ce sera fait.

- *L'incident est clos.*

1249 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

1249 **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,**

1249 **concernant "l'accident mortel avenue Albert entre une cycliste et une voiture".**

1251 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. ARNAUD VERSTRAETE,**

1251 **concernant "les mesures de sécurité routière en Région bruxelloise à la suite de l'accident mortel survenu rue Berkendael à Forest".**

1253 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. EMMANUEL DE BOCK,**

1253 **concernant "le réaménagement de l'avenue Albert et les mesures urgentes à prendre à la suite de l'accident mortel du samedi 20 février 2021".**

1253 **Mme la présidente.**- En l'absence de M. Emmanuel De Bock, sa demande d'explications est lue par M. Marc Loewenstein.

1255 **M. David Weytsman (MR).**- Un tragique accident de mobilité est survenu à Forest, le samedi 20 février dernier. En effet, une cycliste est décédée sur l'avenue Albert, à hauteur de l'arrêt de tram Berkendael.

Je tiens avant tout à présenter mes condoléances à la famille et aux proches de cette dame.

Selon les premières informations reçues, la cycliste aurait traversé le passage pour piéton. Si le tram s'est bien arrêté, l'automobiliste n'aurait malheureusement pas vu le vélo. Selon les riverains, l'avenue est connue pour sa dangerosité. Elle a été le lieu de nombreux accidents et les riverains auraient d'ailleurs interpellé Bruxelles Mobilité à ce propos à plusieurs reprises. Début février, un citoyen a même rédigé et envoyé une note assez complète sur les pistes de solutions pour pallier les problèmes de mobilité du quartier.

Mme la ministre, vous qui rappelez régulièrement viser l'objectif "zéro mort", sur quels éléments l'enquête que vous avez ouverte

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Om praktische redenen is het gemakkelijker dat u daar een schriftelijke vraag over stelt.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Dat zal ik doen.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "het dodelijke ongeval tussen een fietsster en een auto op de Albertlaan".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE,

betreffende "de verkeersveiligheidsmaatregelen in het Brussels Gewest, naar aanleiding van het dodelijk ongeval in de Berkendaelstraat in Vorst".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK,

betreffende "de heraanleg van de Albertlaan en de dringende te nemen maatregelen na het dodelijk ongeval van zaterdag 20 februari 2021".

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Emmanuel De Bock, wordt zijn vraag om uitleg door de heer Marc Loewenstein voorgelezen.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Op zaterdag 20 februari deed zich een tragisch ongeval aan tramhalte Berkendael op de Albertlaan in Vorst, waarbij een fietsster om het leven kwam. De fietsster zou het zebrapad zijn overgestoken, maar de automobiliste zou haar niet gezien hebben. Volgens de omwonenden gebeuren er op die plek regelmatig ongevallen.*

Wat hebt u al vernomen uit het onderzoek dat u hebt geopend of uit het proces-verbaal van de politie? Bent u op de hoogte van het aantal en het soort ongevallen die zich op die plek voordoen? Waarom staat de plek niet op de lijst van dertig ongevalgevoelige zones die met voorrang aangepakt moeten worden, maar wel op die van honderd? De lijsten van dertig en honderd ongevalgevoelige zones dateren van meer dan zes jaar geleden, maar de studies die daartoe werden opgesteld, hebben we nog steeds niet ontvangen.

porte-t-elle ? Disposez-vous déjà de premières conclusions ou de l'analyse du procès-verbal de la police ?

S'agissant de la dangerosité des lieux, disposez-vous d'informations à propos du nombre et du type d'accidents survenus à cet endroit ? Certains étaient-ils graves ?

Pour quelles raisons cet endroit n'est-il pas repris dans les 30 zones à concentration d'accidents (ZACA) prioritaires ? Il figurerait en revanche dans la liste des 100 ZACA. Pourriez-vous nous communiquer la fiche de cette ZACA ? Quelle analyse d'accidentologie a été réalisée ? Quel aménagement Bruxelles Mobilité a-t-elle recommandé à ce propos ?

Concernant le suivi ou la mise à jour de la liste des ZACA, je tiens à souligner que la liste des 30 ou 100 ZACA noires prioritaires a été élaborée il y a plus de six ans. J'en profite également pour rappeler, pour la quatrième fois, que nous n'avons toujours pas reçu l'étude des ZACA ni même les études d'accidentologie.

¹²⁵⁷ Quelles mesures avez-vous prises pour rendre cet endroit moins dangereux, et ainsi éviter des accidents futurs ? Avez-vous pris des mesures spécifiques pour améliorer la visibilité et sécuriser la piste cyclable ?

Des aménagements étaient prévus depuis plusieurs années. Pourquoi ont-ils été si souvent différés au vu de la dangerosité des lieux ? Plusieurs associations avaient relayé des demandes de sécurisation. Quel suivi a-t-il été apporté à celles-ci ? L'inaction en la matière est-elle liée à un problème budgétaire, à un problème de coordination des travaux prévus ou à prévoir, ou à un manque de volonté politique ?

Un riverain vous a transmis une série de remarques et de propositions d'adaptation à court, à moyen et à long termes qui me semblent assez pertinentes. Avez-vous pris connaissance de cette note ? Que pensez-vous de ces pistes de solutions ? Ma question a une portée générale, mais voici quelques exemples : placer des panneaux signalant la présence d'une école, un panneau radar indiquant la vitesse, un radar de verbalisation, des coussins berlinois, déplacer la borne STIB ou améliorer l'éclairage. Les propositions sont nombreuses.

¹²⁵⁹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je tiens avant tout à présenter mes condoléances aux proches de la victime.*

Le décès de cette cycliste est d'autant plus terrible que l'accident aurait pu être évité. La Région a déjà fait de nombreux efforts, mais il y a encore du travail.

Quelles conclusions Bruxelles Mobilité a-t-elle tirées de l'accident ? Dispose-t-elle de suffisamment d'expertise et de moyens pour réaliser rapidement et systématiquement une évaluation en profondeur de ce type d'accidents ?

Welke maatregelen hebt u getroffen om de plek, en vooral het fietspad, verkeersveiliger te maken? Waarom werden de geplande aanpassingen meermaals uitgesteld? Was dat wegens budgettaire problemen, een moeilijke coördinatie met andere werken of een gebrek aan politieke wil?

Een buurtbewoner bezorgde u een aantal opmerkingen en voorstellen voor ingrepen op korte, middellange en lange termijn, die mijns inziens steek houden. Wat vindt u van die voorstellen?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Eerst en vooral wil ik mijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer.

De Albertlaan ter hoogte van de Berkendaelstraat in Vorst staat voor zover ik weet niet op de lijst van de dertig zwarte verkeerspunten in Brussel. Toch is het er duidelijk gevaarlijk voor actieve weggebruikers, zoals blijkt uit het tragische ongeval van 21 februari en zoals een buurtbewoner al eerder had aangekaart.

Het overlijden van de fietsster is natuurlijk verschrikkelijk nieuws, vooral omdat het ongeval kon worden voorkomen. In die wetenschap moet het gewest er alles aan doen om herhaling te

¹²⁶¹ *La situation au croisement de l'avenue Albert et de la rue Berkendael était-elle un point noir officiel pour l'administration ? Dans la négative, quelle approche Bruxelles Mobilité adopte-t-elle par rapport aux situations signalées comme dangereuses mais ne figurant pas officiellement sur la liste des points noirs ?*

Entre-temps, la rue Berkendael est maintenant en zone 30. La Région voulait que ce soit le cas depuis longtemps, mais la commune d'Uccle s'y opposait.

Les points noirs se trouvant en zone 50 peuvent-ils tous être mis en zone 30 ? Y a-t-il d'autres endroits où la Région a dû renoncer à son intention d'aménager une zone 30 sous la pression des communes ? La Région ne doit-elle pas y intervenir rapidement pour éviter des accidents mortels ?

Où le traitement accéléré de la liste des points noirs en est-il ? Groen est partisan d'une approche rapide des situations dangereuses, au moyen de blocs de béton et de peinture. Quels sont les obstacles à cette approche accélérée ? Que peut faire le parlement dans ce cadre ? Qu'en est-il du pacte de sécurité qui devait suivre les états généraux de la sécurité routière et que vous deviez transposer en politique ?

¹²⁶³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Le samedi 20 février dernier en soirée, une cycliste de 30 ans a été heurtée par une voiture alors qu'elle traversait l'avenue Albert à Forest, au niveau de la rue

vermijden. Ondanks de vele geleverde inspanningen, is er nog werk aan de winkel.

Welke informatie heeft Brussel Mobiliteit verzameld over het ongeval? Welke analyse is ervan gemaakt en welke lessen worden eruit getrokken?

Beschikt de administratie over voldoende expertise en middelen om snel een grondige inschatting te maken van dit soort ongevallen? Nederland en Scandinavische landen staan al verder en maken als deel van een continu leerproces systematisch een grondige ongevallenanalyse. Is dit ook het geval bij Brussel Mobiliteit? Behoort de oprichting van een dergelijk analyseteam tot de mogelijkheden?

Was de situatie op dat kruispunt van de Albertlaan en de Berkendaelstraat bekend bij de administratie als een officieel zwart punt? Als dat niet het geval was, welke aanpak hanteert Brussel Mobiliteit dan voor situaties die als gevaarlijk gemeld worden, maar die niet officieel op de lijst van zwarte punten staan?

Kan de Berkendaelstraat in Vorst een zone 30 worden? Blijkbaar is dat ondertussen al beslist en uitgevoerd, met zogenaamde Berlijnse kussens. Dat is goed natuurlijk, maar het doet ook vragen rijzen. U wilde hier al langer een zone 30 invoeren, maar de gemeente Ukkel vroeg u om dat niet te doen en de zone 50 te handhaven. Dat blijkt nu wel een foute inschatting te zijn geweest.

Hoeveel van de zwarte verkeerspunten bevinden zich in een zone 50? Kunnen al die punten zone 30 worden? Zijn er nog plaatsen waar het gewest onder druk van de gemeente terugkwam op zijn ambitie om een zone 30 aan te leggen? Moeten we op die plaatsen nu niet snel ingrijpen om fatale ongelukken te vermijden?

Hoever staat u intussen met de versnelde aanpak van de lijst met zwarte punten? De Groen-fractie is in elk geval voorstander van de zogenaamde quick-and-dirty-benadering, waarbij met betonblokken en verf een gevaarlijke situatie al snel kan verbeteren. Welke snelle ingrepen kunnen op korte termijn de verkeersveiligheid aan alle zwarte punten verbeteren? Beschikt Brussel Mobiliteit over de nodige materiële en personeelsmiddelen om op korte termijn de fysieke inrichting van zwarte punten te verbeteren? Wat zijn de belangrijkste hindernissen voor zo'n versnelde aanpak? Hoe zult u die wegwerken? Wat kan het parlement daarbij doen?

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) zou een veiligheidspact volgen, dat u dan vervolgens zou omzetten in beleid. Kunt u daar een update van geven?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans). - *Sinds meer dan twintig jaar doen er zich op die plek zware ongevallen voor. Een minister die nul dodelijke verkeersslachtoffers als*

Berkendael. Nos pensées vont à sa famille, mais aussi à toutes les victimes décédées ou survivant avec des séquelles graves.

L'enquête complémentaire devrait clarifier les circonstances exactes. Toutefois, selon les premières constatations, la police indique, avec toutes les précautions d'usage, que la cycliste a traversé sur le passage pour piétons. Le tram se serait arrêté là et la voiture qui arrivait n'aurait pas vu la cycliste.

Cet accident dramatique en rappelle d'autres survenus à cet endroit au cours des vingt dernières années. Il rappelle également les alertes passées et présentes visant à améliorer la sécurité routière. À l'heure où la ministre chargée de la mobilité rappelle son objectif "zéro mort", il importe de prendre toutes les mesures nécessaires, sur l'avenue Albert ou ailleurs à Bruxelles, pour réduire les risques et éviter autant que possible de tels drames.

En réaction à cet accident, Bruxelles Mobilité a déclaré qu'elle examinerait de près les circonstances dans le procès-verbal dressé par la police et qu'elle se rendrait sur place pour déterminer les causes de l'incident et envisager comment améliorer l'infrastructure.

Au-delà de ce point noir ponctuel sur l'avenue Albert, j'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises, ainsi que votre prédécesseur M. Pascal Smet, sur l'état d'avancement du réaménagement définitif de cette voirie. Pour rappel, voilà environ huit ans que l'avenue Albert a été réduite à une bande et dotée d'une piste cyclable, une première étape visant à améliorer la sécurité routière dans le quartier. Cet aménagement "temporaire" doit logiquement être suivi d'un réaménagement définitif qui a pour objectifs d'élargir les trottoirs, de créer une piste cyclable séparée et de sécuriser les traversées piétonnes.

Si, à l'époque, on m'a répondu que l'étude était en cours et qu'une demande de permis serait introduite, il m'a été précisé plus tard que la priorité budgétaire de la Région portait désormais sur le réaménagement de la Petite ceinture. Quant à la dernière réponse de votre part, elle défendait une logique globale intégrant à la fois l'axe Churchill-Albert, le futur de la ligne 7 et la rénovation de la place et de la station Albert.

S'il y a cohérence à aborder les aménagements définitifs de manière globale, il ne faudrait pas non plus qu'une telle approche mène à l'immobilisme dans ce dossier, empêche toute action plus ponctuelle ou reporte sine die tout nouvel aménagement.

¹²⁶⁵ La traversée piétonne au niveau de la rue Berkendael semble visiblement être un point noir au niveau de la sécurité routière du quartier. C'est d'autant plus inquiétant que se trouvent, à proximité directe, un arrêt de tram, mais aussi des écoles et des crèches. Des associations et des riverains ont demandé des aménagements d'urgence pour réduire la vitesse à cet endroit. Un riverain avait envoyé une note de quatre pages à Bruxelles Mobilité au début du mois de février, donc avant l'accident. Il y dénonçait la dangerosité de cet axe et faisait, en sa qualité

doelstelling heeft, moet alle nodige maatregelen treffen om dergelijke drama's te vermijden.

Ik heb uw voorganger en uzelf al meermaals over de geplande wegwerkzaamheden op de Albertlaan ondervraagd. Acht jaar geleden werd er een voorlopig fietspad aangelegd op een afgeschafte rijstrook, maar de logische volgende stap - de verbreding van de voetpaden, de aanleg van een afgescheiden fietspad en de beveiliging van de zebrapaden - is nog steeds niet gezet.

Destijds kreeg ik eerst de boodschap dat er werk van gemaakt zou worden, en vervolgens dat het gewest voorrang zou geven aan de heraanleg van de Kleine Ring. U verduidelijkte toen ook dat u de voorkeur gaf aan een globale heraanleg van de as Churchill-Albert. Ik begrijp uw standpunt, maar dat mag niet leiden tot stilstand in dit specifieke of andere dringende dossiers.

Het zebrapad ter hoogte van de Berkendaelstraat is duidelijk een zwart punt. Bovendien bevinden er zich in de nabijheid niet alleen een tramhalte, maar ook scholen en crèches. In februari, nog voor het dodelijke ongeval, stuurde een buurtbewoner al een nota naar Brussel Mobiliteit, met voorstellen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Op 5 maart kondigde u aan dat de snelheid op de Albertlaan beperkt zou worden tot 30 km/u, dat er verkeersvertragers zouden komen en dat de ticketautomaat die het zicht belemmerde,

d'habitant, quelques modestes propositions à soumettre aux experts de Bruxelles Mobilité.

Parmi les actions suggérées figurent la pose de panneaux rappelant la présence d'une école, le placement de radars préventifs et répressifs rappelant la vitesse, de ralentisseurs, l'installation d'un feu passant au rouge pour les voitures lorsqu'un piéton en fait la demande en pressant un bouton, tels que ceux installés sur l'avenue Van Volxem, ou encore la limitation de la vitesse à 30 km/h. Une autre demande porte sur le déplacement de la borne GO de la STIB, située au niveau du passage pour piétons.

Le 5 mars dernier, vous avez annoncé, Mme la Ministre, que vous limiteriez la vitesse sur l'avenue Albert à 30 km/h, que vous installeriez des ralentisseurs et déplacerez la borne GO. À ma connaissance, le casse-vitesse a été installé et la borne a été déplacée. J'ignore ce qu'il en est de la limitation de vitesse.

Quelles conclusions avez-vous pu tirer de l'examen du procès-verbal de la police et de la visite sur les lieux par Bruxelles Mobilité ? Quelles suites ont été données à la note communiquée à Bruxelles Mobilité par un riverain de l'avenue Albert ? Pourriez-vous les détailler et les motiver ? Enfin, depuis votre dernière réponse sur le réaménagement définitif de l'avenue Albert, la Région y voit-elle plus clair dans son calendrier ? Qu'en est-il du permis d'urbanisme ? Quand pourra-t-il être déposé ? Il y a quelques années déjà, des plans avaient été présentés aux anciens bourgmestres et échevins de la mobilité et des travaux. Ont-ils été retravaillés ? Des estimations budgétaires ont-elles été réalisées ?

¹²⁶⁷ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Nous adressons également nos condoléances à la famille et aux proches de la victime qui doivent traverser cette terrible épreuve. Il convient de mettre en place des mesures pour éviter qu'un tel accident se reproduise. Vous avez rapidement décidé de la mise en zone 30 de l'avenue. Nous avons également constaté ces derniers jours que des coussins ont été posés pour ralentir le trafic, ainsi qu'un radar mobile. Nous vous remercions pour cette réaction rapide. Des mesures similaires sont-elles prises à d'autres endroits qu'au niveau de l'arrêt Berkendael ? Il y a en effet de multiples raisons de promouvoir le calme tout au long de l'avenue Albert, notamment la présence d'une école.

Les circonstances de l'accident ont-elles déjà été analysées et, dans l'affirmative, quelles sont-elles ? La limitation de vitesse à 30 km/h est-elle déjà effective ? Dans la négative, à partir de quand le sera-t-elle ? Concernant l'aménagement plus définitif des avenues Churchill et Albert, des pistes cyclables avaient été marquées sur les deux avenues, dans l'attente d'un projet de plus grande envergure, à savoir des pistes cyclables séparées et la sécurisation des traversées. En janvier 2020, vous m'aviez répondu que les permis n'étaient pas confirmés. Qu'en est-il aujourd'hui, et quel est le planning éventuel pour ces projets de réaménagement ?

verplaatst zou worden. Ik heb kunnen verifiëren dat de twee laatste ingrepen doorgevoerd zijn.

Welke conclusies trekt u uit het proces-verbaal van de politie en het onderzoek van Brussel Mobiliteit? Hoe is er gereageerd op de nota van de buurtbewoner? Wat zijn het tijdspad en de kostprijs van de werkzaamheden aan de Albertlaan? Heeft men daartoe de plannen die enkele jaren geleden aan het gemeentebestuur zijn voorgelegd, herwerkt?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is goed dat u snel maatregelen hebt getroffen om dit zwarte punt verkeersveilig te maken. Zult u die ingrepen ook uitvoeren op andere plaatsen op de Albertlaan?*

Is de snelheidsbeperking al van kracht? Zo nee, wanneer zal dat het geval zijn?

In afwachting van een globale en definitieve aanpak van de Churchill- en de Albertlaan zijn er al markeringen voor fietspaden aangebracht. Hoever staan de stedenbouwkundige vergunningen voor de aanleg van afgescheiden fietspaden en veilige zebrapaden? Wanneer zullen de werkzaamheden starten?

1269 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Pour rappel, la cycliste et l'automobiliste de 21 ans ne se sont pas vues en raison d'un tram obstruant la vue à l'arrêt Berkendael. Lorsque Iwona, la cycliste, s'est engagée sur le passage piéton, la collision était inévitable. Elle est décédée des suites de ses blessures peu de temps après.

Une femme est décédée à cause d'un aménagement dangereux, c'est dramatique. Le groupe PTB présente ses condoléances à la famille de la victime.

Mme la ministre, il est du devoir de la Région d'agir sur la sécurisation de ce passage. Des citoyens et même des députés avaient déjà fait des interpellations à ce sujet. Qu'a-t-il été entrepris depuis lors ? Rien, je crains, ou alors, malheureusement, juste après l'accident.

Lorsque j'entends le groupe Ecolo vous remercier d'avoir réagi rapidement, je tiens à rappeler que vous avez réagi après le drame. Il aura donc fallu un drame pour avoir une réaction.

Ce secteur a été déclaré zone 30, mais l'aménagement demeure toujours aussi dangereux. Des propositions concrètes ont pourtant été formulées pour améliorer et sécuriser le lieu, tels que des casse-vitesse, des pistes cyclables sécurisées, le retrait des panneaux publicitaires JCDecaux qui gênent la vue.

On apprend que des coussins berlinois ont été placés, mais vous avez été forcée d'agir et malheureusement, je le répète, après le drame. Il reste à améliorer la visibilité sur ce carrefour. Nous vous demandons d'inverser la logique et d'accélérer les travaux pour sécuriser concrètement les endroits dangereux.

Il s'agit d'une zone à concentration d'accidents (ZACA). Or, nous n'avons toujours pas pu obtenir de plan détaillé des zones où vous comptez intervenir en priorité. Les ZACA sont pourtant connues et devraient être votre priorité afin de réellement augmenter la sécurité.

1271 **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Je tiens également à exprimer ma sympathie à la famille et aux amis de la victime. Nous voulons tous éviter que de tels accidents ne puissent se reproduire.*

En l'occurrence, des signes de nouvelles situations dangereuses sont rapidement apparus : les voitures ne ralentissent pas mais s'engagent sur la piste cyclable en effectuant une manœuvre pour éviter les coussins berlinois. Qui veillera à ce qu'il soit remédié aux nouvelles situations dangereuses dans les meilleurs délais ?

Quels sont les plans pour une piste cyclable séparée sur l'avenue Albert et, par extension, dans Forest ? Des pistes cyclables séparées pourraient être aménagées sur de nombreuses voiries communales.

Comment intervenir rapidement aujourd'hui pour réaménager tous ces points dangereux connus ?

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *De fietsster en de automobilist konden elkaar niet zien omdat een tram aan de tramhalte het zicht blokkeerde. Er is dus iemand gestorven vanwege een gevaarlijke weginrichting.*

Het is de plicht van het gewest om die gevaarlijke plek te beveiligen. Burgers en parlementsleden hadden u al op de gevaren gewezen, maar u hebt tot dit tragische ongeval gewacht om aanpassingen door te voeren. Voortaan geldt er een snelheidsbeperking van 30 km/u en er zijn ook Berlijnse kussens geplaatst, maar de zichtbaarheid is nog niet veel verbeterd.

Het gaat om een ongevalgevoelige zone. We hebben nog steeds de details van de lijsten met ongevalgevoelige zones niet ontvangen.

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- Zaterdag 20 februari was een zwarte dag voor de verkeersveiligheid in Vorst en bij uitbreiding voor het hele gewest. Ik wens ook mijn medeleven te betuigen aan de familie en de vrienden van het slachtoffer.

Wij willen er allemaal voor zorgen dat zulke ongevallen nooit meer kunnen plaatsvinden. Het is goed dat u snel hebt ingegrepen door de zone 50 om te zetten in zone 30 en door vorige week al Berlijnse kussens te laten aanleggen.

Nochtans doken slechts een uur na de aanleg van die verkeerskussens al signalen op van nieuwe gevaarlijke situaties. Buurtbewoners merkten op dat auto's niet vertragen, maar via een manoeuvre om de Berlijnse kussens te vermijden, op het fietspad rijden. Dit leidt in feite tot een nog gevaarlijkere situatie. Wie is er verantwoordelijk voor de follow-up van de heraanleg en zal ervoor zorgen dat nieuwe gevaarlijke situaties zo snel mogelijk rechtgetrokken worden?

¹²⁷³ *Aux endroits particulièrement dangereux, il est peut-être possible de procéder à des ajustements rapides afin de garantir la sécurité de tous les Bruxellois.*

¹²⁷⁵ **Mme Leila Agic (PS).**- Comme l'ont dit mes collègues, une cycliste a été heurtée par une voiture alors qu'elle traversait l'avenue Albert sur la commune de Forest. La victime a succombé à ses blessures à l'hôpital. Au nom de mon groupe, je présente mes condoléances à sa famille et à ses proches.

Pourtant, un habitant du quartier avait déjà interpellé Bruxelles Mobilité sur le danger que représente cette avenue et envoyé une note de quatre pages à l'administration régionale pour demander des actions permettant de sécuriser cette artère et les passages piétons qui la traversent. Il y signalait que ladite avenue fait partie des voiries où la vitesse maximale autorisée a été maintenue à 50 km/h lors du passage généralisé de notre Région en zone 30. Il y expliquait notamment que l'aspect de ligne droite de l'avenue incitait certains conducteurs à conduire plus vite, et il proposait plusieurs solutions, dont le placement de panneaux indiquant la présence d'écoles, de feux de signalisation actionnés à la demande des piétons qui souhaitent traverser et de coussins berlinois qui forcent les conducteurs à ralentir.

Il est malheureux qu'une personne ait perdu la vie à cet endroit avant que des mesures n'aient été prises. Faisant suite à cet accident, les riverains de l'arrêt de tram Berkendael ont lancé une pétition demandant au gouvernement bruxellois de revoir la circulation à ce carrefour.

Lors du passage en zone 30, sur la base de quels critères le maintien de la limitation de vitesse à 50 km/h sur l'avenue Albert a-t-il été décidé ?

Avez-vous reçu la pétition des riverains ? Leurs demandes ont-elles été prises en compte par vos services ?

Qu'allez-vous mettre en place pour éviter qu'un tel drame ne se reproduise ? Nous savons en effet que ce n'est pas le seul endroit qui pose encore problème dans notre Région.

Dit toont nogmaals het belang van afgescheiden fietspaden aan op wegen die breed genoeg zijn daarvoor, om te vermijden dat wagens alsnog over het fietspad gaan of erop parkeren.

Wat zijn de plannen voor een afgescheiden fietspad op de Albertlaan en bij uitbreiding in Vorst? Er zijn namelijk een heleboel straten in Vorst waarvan we weten dat ze gevaarlijk zijn en waar afgescheiden fietspaden wel mogelijk zouden zijn. Ik denk daarbij aan de Fonsnylaan en de Van Volxemlaan.

Hoe kan er vandaag snel ingegrepen worden om al die bekende gevaarlijke punten opnieuw aan te leggen?

Tijdens de eerste lockdown hebt u laten zien dat het mogelijk is om heel snel te reageren en tijdelijke fietspaden aan te leggen. Op plekken waar het zeer gevaarlijk is en waar een definitieve heraanleg te veel tijd in beslag zou nemen, is het misschien toch mogelijk om snel aanpassingen door te voeren om de veiligheid van alle Brusselaars te garanderen.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Een buurtbewoner had Brussel Mobiliteit al gewezen op de gevaarlijke inrichting van de Albertlaan. Omdat die in een rechte lijn loopt, overschrijden sommige automobilisten de toegelaten snelheid. Het is een spijtige zaak dat er een dodelijk ongeluk moest gebeuren voor er maatregelen werden getroffen. Na het ongeval hebben omwonenden een petitie gelanceerd om het kruispunt anders in te richten.*

Waarom gold er bij de invoering van de zone 30 een uitzondering voor de Albertlaan? Hebt u de petitie van de buurtbewoners ontvangen? Houdt uw administratie rekening met hun eisen?

Er zijn nog andere plekken in het gewest met een problematische verkeerssituatie. Hoe gaat u te werk om ook daar verkeersdoden te voorkomen?

1277 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'adresse tout d'abord toutes mes condoléances à la famille et aux amis de la personne décédée. Chaque mort sur nos routes représente une perte irréparable et une douleur insoutenable pour les proches.

1279 *(poursuivant en néerlandais)*

Le décès d'Iwona a touché de nombreux Bruxellois, moi y compris. Malheureusement, l'insécurité routière reste une réalité pour tous les habitants de la ville. La semaine dernière, plusieurs ajustements ont été effectués avenue Albert afin d'assurer une plus grande sécurité, dans l'attente d'un réaménagement complet.

Mme Rochette, des potelets ont été placés à côté des coussins berlinois. Il est également prévu d'apposer des marques de stationnement bien visibles aux abords des écoles et sur les pistes cyclables. Nous avons examiné les recommandations formulées par le service chargé de la sécurité routière et les habitants du quartier, et celles-ci ont été mises en œuvre depuis lors.

1281 *(poursuivant en français)*

Mme Agic, j'ai évidemment rencontré les riverains et j'ai pris note de leurs propositions. Bruxelles Mobilité a par ailleurs réalisé une analyse sur la sécurité routière et des aménagements ont été réalisés la semaine dernière, conformément aux propositions des riverains et des services chargés de la sécurité routière. Ces aménagements prévoient :

- la mise en place de huit coussins berlinois ;
- la mise en place de potelets pour sécuriser la piste cyclable lors de l'installation des coussins berlinois ;
- la mise en place d'arceaux vélo à la place des emplacements de stationnement situés à proximité des passages piétons et qui obstruaient la vue ;
- les marquages routiers indiquant les écoles et les pistes cyclables ;

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Elke verkeersdode betekent een onherstelbaar verlies voor de nabestaanden.*

(verder in het Nederlands)

Telkens wanneer we met zoiets worden geconfronteerd, worden we stil. De dood van Iwona heeft ook buiten haar naaste kring heel veel mensen geraakt, ook mij persoonlijk. Veel Brusselaars hebben haar samen herdacht op de plaats van het ongeval. Helaas is verkeersonveiligheid voor iedereen in de stad nog altijd een realiteit. Naast verdriet om het verlies is er ook boosheid en weerklinkt de roep om in heel Brussel verkeersveiligheid hoog op de agenda te plaatsen.

Buurtbewoners kennen de Albertlaan uiteraard het best. Ik ben ter plaatse geweest om met hen te praten en te kijken welke ingrepen nuttig en nodig zijn. Vorige week zijn er aanpassingen doorgevoerd om voor meer veiligheid te zorgen in afwachting van een volledige heraanleg. Er zijn acht Berlijnse kussens, paaltjes en fietsnietjes geplaatst.

Mevrouw Rochette, er staan ondertussen paaltjes naast de Berlijnse kussens. Een Berlijns kussen moet eerst geplaatst worden omdat het een tijd moet drogen. Ondertussen moeten de auto's eromheen rijden. Uiterlijk een paar dagen later worden er dan paaltjes gezet om het fietspad te beschermen. Dat is ondertussen gebeurd. Er zijn ook fietsnietjes voor de parkeerplaatsen geplaatst aan de zebrapaden die het zicht belemmeren. De bedoeling is ook om opvallende parkeermarkeringen aan de scholen en op de fietspaden aan te brengen. We hebben de aanbevelingen van de verkeersveiligheidsdienst en de buurtbewoners onderzocht en ondertussen werden die ook uitgevoerd.

(verder in het Frans)

Mevrouw Agic, ik heb vanzelfsprekend geluisterd naar wat de omwonenden te vertellen hadden. Brussel Mobiliteit heeft de verkeersveiligheid geanalyseerd en vorige week zijn er verscheidene aanpassingen doorgevoerd.

Het is echter niet de enige Brusselse verkeersader waar gevaar dreigt. We hebben beslist om de snelheid op de Albertlaan tot 30 km/u te beperken en zijn hetzelfde van plan voor andere wegen in het gewest.

Naast infrastructuuringrepen moeten we de autobestuurders en de fietsers wijzen op het belang van verkeersveiligheid. Aan de hand van de analyse van ongevallen werkt de cel verkeersveiligheid ongevallenscenario's uit, waarna ze nagaat of de weginrichting een rol heeft gespeeld en dient te worden aangepast. Ook moet uit de analyses blijken welke bewustmakingsinitiatieven er moeten worden genomen om gevaarlijk verkeersgedrag bij te sturen.

- le déplacement des bornes de la STIB empêchant également une bonne visibilité.

Des adaptations sont faites pour ce carrefour. Il ne s'agit toutefois pas du seul axe bruxellois dont la situation est potentiellement dangereuse. C'est la raison pour laquelle il nous faut agir en urgence partout à Bruxelles et qui explique pourquoi la sécurité routière est une de nos priorités. Nous avons par ailleurs décidé d'imposer la limitation des 30 km/h sur cet axe et nous envisageons de prendre la même mesure pour d'autres axes. Il faut tout mettre en œuvre pour garantir la sécurité de nos infrastructures.

Outre les questions cruciales d'infrastructure, d'autres éléments sont à prendre en considération. Sans entrer dans les détails des diverses formes d'accidents, il nous faut aussi prendre des mesures de sensibilisation et d'éducation des automobilistes et cyclistes.

Par ailleurs, les objectifs de l'analyse post-accidents menée par la cellule chargée de la sécurité routière sont multiples. Dans un premier temps, sur la base des données disponibles, l'idée est d'établir les éventuels scénarios types relatifs aux accidents survenus. Ensuite, le but est de déterminer si l'infrastructure peut être directement mise en cause dans le cadre de ces accidents et de voir dans quelle mesure un autre type d'aménagement aurait contribué à en réduire les conséquences. Dans un second temps, ce rapport permet d'identifier des mesures de sensibilisation, d'éducation ou de contrôle pouvant être prises de manière ponctuelle ou générale en vue de réduire les éventuels facteurs liés aux comportements ayant entraîné l'accident.

Pour des raisons de respect de la vie privée, je ne peux pas vous donner l'ensemble des éléments ayant sans aucun doute contribué à la survenance de ces accidents. En revanche, je peux vous faire part des recommandations formulées dans le rapport post-accidents et vous informer des conclusions que nous avons tirées, ainsi que des adaptations réalisées sur cet axe.

¹²⁸³ À court terme, l'objectif est d'améliorer la visibilité mutuelle des usagers, grâce à plusieurs propositions. Comme je vous l'ai annoncé, la borne de vente de tickets de la STIB sera déplacée. Des arceaux pour vélos à côté du passage piéton seront prévus.

Le deuxième objectif vise à réduire la vitesse d'approche aux passages piétons, qui sont également utilisés par des cyclistes, à défaut d'autre solution à court terme, ainsi qu'à gérer les risques liés à la mauvaise visibilité. Nous avons décidé de réduire la vitesse autorisée à 30 km/h et nous avons placé des coussins berlinois pour faire respecter cette limitation.

Une série de propositions concerne la mise en place de signalisations complémentaires, comme le marquage au sol. Maintenant que les adaptations ont été faites, l'axe à 30 km/h sera instauré dans les jours à venir, ce qui est crucial pour réduire l'impact des éventuels accidents.

Op korte termijn zullen we aan de hand van een reeks ingrepen de zichtbaarheid verbeteren. We hebben beslist de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/uur en hebben Berlijnse kussens geplaatst.

Daarnaast werken we aan de globale verkeersveiligheid door regelmatig bewustmakingscampagnes en opleidingen te organiseren.

Van 2004 tot 2020 deden er zich in de hele Albertlaan zeven ongevallen voor, waarvan drie met zware gevolgen voor voetgangers. Dat was voor er een rijbaan werd opgeofferd om een fietspad te markeren. Die ingreep had een positieve impact al heeft hij het recente dodelijke ongeval niet kunnen voorkomen.

Il faut également prendre des mesures pour améliorer la sécurité générale, à travers la sensibilisation et la formation de manière continue.

Entre 2004 et 2020, on dénombre sept accidents sur cet axe dans son entièreté, parmi lesquels trois ont eu des conséquences graves pour les victimes, qui étaient des piétons. Ces accidents ont eu lieu avant la modification de profil de l'avenue Albert. Certains d'entre vous ont remarqué qu'une bande de circulation avait été réduite, avec le marquage d'une piste cyclable. On constate que cette modification du profil (passage de deux voies à une voie) a eu des conséquences positives sur l'accidentologie des lieux. Je le dis toutefois avec prudence, en raison de l'accident mortel qui est malheureusement survenu.

¹²⁸⁵ Des contrôles de vitesse sont effectués de manière régulière sur l'axe Albert par la zone de police Midi. Il s'agit le plus souvent de contrôles mobiles, non visibles et de courte durée. Il y a aussi des lidars, qui sont plus visibles. Les vitesses constatées tendent à être bien représentatives des vitesses pratiquées en temps normal.

Le taux de conducteurs en excès oscillait entre 0,9 à 2,3 % par rapport à la vitesse de 50 km/h. Ces chiffres sont issus de contrôles réalisés en octobre 2019, janvier et septembre 2020.

¹²⁸⁷ *(poursuivant en néerlandais)*

Notre objectif est d'éliminer tous les points noirs prioritaires au cours de cette législature par le biais d'interventions temporaires ou permanentes.

Dix-neuf des points noirs prioritaires se trouvent sur une route où la vitesse est limitée à 30 km/h, d'autres se trouvent sur des voiries où une vitesse plus élevée est autorisée. Nous voulons y procéder à des ajustements rapidement. Des travaux sont prévus au carrefour entre l'avenue Léopold II et la rue de Ribaucourt, et au carrefour entre le boulevard de Smet de Naeyer et l'avenue Houba de Strooper.

La place Meiser, le carrefour entre l'avenue de la Couronne et le boulevard Général Jacques ainsi que la place Dailly sont des zones problématiques connues, mais notre ambition est d'élaborer une solution temporaire ou définitive partout.

De politiezone Zuid voert geregeld snelheidscontroles uit in de Albertlaan. Uit cijfers van oktober 2019 en januari en september 2020 blijkt dat 0,9 tot 2,3% van de chauffeurs sneller dan 50 km/u rijdt.

(verder in het Nederlands)

De zone omvat een ongevalgevoelige zone van niveau 3 op basis van twee ongevallen met lichamelijk letsel in de periode 2010-2013, waarin de tramsporen een rol speelden.

Dat zo'n invalsweg niet tot de belangrijkste prioriteiten behoort, betekent echter niet dat er niets hoeft te gebeuren. Het is wel uitdrukkelijk de bedoeling om alle prioritaire zwarte punten nog tijdens deze regeerperiode door tijdelijke of definitieve ingrepen weg te werken.

Iemand vermeldde de twee rijbanen in beide richtingen zonder verkeerslichten, maar intussen was er al een fietspad gemarkeerd, waarmee het wegprofiel verbeterde, maar helaas bleek dat ontoereikend om het dodelijke ongeval te vermijden. Intussen is de snelheid er tot 30 km/u beperkt.

Negentien van de prioritaire zwarte punten liggen op een weg waar een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt en een aantal op invalswegen waar een hogere snelheid is toegestaan. We willen daar snel aanpassingen doen. Aan twee van de zwarte punten staan werken op stapel: het kruispunt van de Leopold II-laan en de Ribaucourtstraat en het kruispunt van de de Smet de Naeyerlaan en de Houba de Strooperlaan. Tien andere moeten nog worden aangepakt.

Aan een aantal van die punten is het onderzoek intussen gestart. Het Meiserplein, het kruispunt van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan en het Daillyplein zijn bekende probleem punten, maar we hebben de ambitie om overal een tijdelijke of definitieve oplossing uit te werken.

¹²⁸⁹ *Les États généraux de la sécurité routière ayant été tenus fin 2020, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions, mais il va de soi que la "vision zéro" reste le seul objectif acceptable.*

Mon cabinet et l'administration s'efforcent de remédier dès que possible aux conditions dangereuses le long des voies d'accès et examinent la possibilité de limiter la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 sur davantage de voiries.

¹²⁹¹ **M. David Weytsman (MR).**- Je suis un peu déçu par votre réponse, Mme la ministre. D'un point de vue politique, je trouve vraiment scandaleux et intolérable d'admettre avoir connaissance du danger de ces endroits, sans avoir mis en œuvre tous les moyens pour y remédier. Ce serait ma priorité !

La priorisation de la sécurité routière ne consiste pas uniquement à promouvoir le projet de zone 30 généralisée à l'aide d'arguments de sécurité routière. Il s'agit de se concentrer sur les endroits où l'existence d'un danger est connu ; sur les points noirs pour la mobilité et les lieux d'accidents mortels.

Si j'adopte un ton quelque peu déplaisant à votre égard, c'est que votre côté sympathique cache un manque de transparence. Cela fait plusieurs mois que je vous interpelle sur les zones à concentration d'accidents (ZACA) et que vous promettez d'en transmettre l'étude et les fiches d'accidentologie. Vous reconnaissez qu'il s'agit ici d'un des ZACA de l'étude, mais je n'ai toujours pas de fiche. Vous ne voulez pas partager cette étude qui devrait pourtant être publique et qui a été payée par les contribuables.

Vous y avez fait référence à plusieurs reprises, dans les réponses aux questions écrites que je vous ai envoyées, sans toutefois nous l'envoyer. Vous ne voulez pas non plus nous communiquer les rapports d'accidentologie avant cet accident, ni le rapport rédigé après l'accident, ni l'évaluation de Bruxelles Mobilité. Et pour des soi-disant raisons de vie privée, vous ne souhaitez pas nous expliquer quelles étaient les difficultés à cet endroit.

Je sais qu'il s'agit non pas d'un problème de vitesse mais de visibilité. Comment pouvons-nous comprendre et analyser votre action, si vous ne partagez aucune donnée ? À mon sens, votre politique ne témoigne pas des investissements nécessaires à faire sérieusement de la sécurité routière une priorité.

¹²⁹³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je salue vos efforts permanents en faveur de la sécurité routière à Bruxelles.*

De diensten bij Brussel Mobiliteit behoeven uitbreiding om dat te kunnen waarmaken.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) werd eind 2020 afgesloten. De administratie stelt momenteel het bijbehorende actieplan op. De eerste versie zal, zoals aangekondigd, worden voorgelegd aan de partners die hebben meegewerkt aan de staten-generaal, zoals verenigingen en gemeenten, waarna het plan ter goedkeuring naar de regering gaat. Het is nog te vroeg voor conclusies, maar uiteraard blijft 'vision zero' de enige aanvaardbare doelstelling.

Mijn kabinet en de administratie proberen gevaarlijke toestanden langs de invalswegen zo snel mogelijk te verhelpen. We bekijken ook of nog meer wegen een snelheidsbeperking van 30 in plaats van 50 km/u moeten krijgen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Het is ontoelaatbaar dat u op de hoogte was van de gevaren op de zwarte punten, zonder ze met voorrang aan te pakken. Overal een zone 30 invoeren, volstaat niet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is op die plek geen probleem met de snelheid, maar wel met de zichtbaarheid.*

Ik stel u nu al maanden vragen over de ongevalgevoelige zones en u belooft me al maanden dat u ons de studie en de ongevalsfiches zult bezorgen. Ook de analyses voor en na het ongeval en de evaluatie van Brussel Mobiliteit hebt u ons nog niet bezorgd. Hoe kunnen we uw beleid beoordelen als u geen enkele informatie deelt?

U neemt niet de nodige beleidsmaatregelen om van verkeersveiligheid een echte prioriteit te maken.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Bedankt voor uw aanhoudende inspanningen voor de verkeersveiligheid in Brussel. Uit dit ongeval blijkt eens te meer welke rol snelheid in het verkeer speelt.

1295 *(poursuivant en français)*

La zone 30 sauve des vies, cela a été à maintes reprises démontré. Un automobiliste circulant à 30 km/h qui se trouve à 14 m d'un passage piéton et voit que quelqu'un veut l'emprunter peut s'arrêter à temps. S'il roulait à 50 km/h et réagissait aussi rapidement que dans l'autre configuration, la vitesse au moment de l'impact avec le piéton serait toujours de 50 km/h. Dans ce cas, les chances de survie de la personne percutée sont bien moindres. C'est toute la différence entre les zones 50 et 30.

Je suis donc ahuri par l'intervention de M. Weytsman. J'ai devant moi un communiqué du MR dans lequel vous déplorez que la zone 30 ait été mise en place aussi rapidement, sur l'ensemble de la Région et sans adaptation de l'infrastructure routière. Aujourd'hui, vous vous plaignez de la lenteur du processus et du fait qu'on ne prend pas la sécurité routière suffisamment au sérieux. C'est scandaleux et inacceptable ! Vos propos sont totalement contradictoires dans ce dossier. Cet accident mortel mérite mieux qu'un petit jeu politique.

1297 **M. David Weytsman (MR)**.- Cet échange avec M. Verstraete est une occasion de mettre au clair ce qu'il faudrait faire ou ne pas faire. Premièrement, notre seule certitude émane d'une étude de zone à concentration d'accidents (ZACA), qui a identifié des points noirs, parmi lesquels une centaine de points dangereux, où des accidents et des décès se produisent, et qui affectent tous les modes de transport, des piétons aux voitures. Depuis le début, nous demandons simplement de porter une attention particulière à ces points.

Deuxièmement, le groupe MR affirme depuis le début qu'il n'est pas opposé aux zones 30. Il est à souligner que 65 % des voiries étaient déjà en zone 30. Les communes libérales ont d'ailleurs mis en œuvre des zones 30, et j'ai moi-même défendu ce dispositif. Néanmoins, ces zones 30 devaient bénéficier d'aménagements.

Si nous vivons cette situation aujourd'hui, c'est justement parce qu'il n'existait pas d'aménagements sur cette voirie. C'est la raison pour laquelle la ministre s'est empressée d'installer des aménagements - tels que des coussins berlinois - et de travailler sur la visibilité. D'une part, cela montre la nécessité de déterminer des priorités ; or pour le MR, les priorités sont les points noirs de la mobilité. D'autre part, si vous souhaitez que la zone 30 soit effective, notamment en matière de sécurité routière, il nous faut prévoir ensemble le plus vite possible des aménagements.

1299 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Je note une réaction rapide face à la mobilisation citoyenne, et c'est tant mieux pour ce quartier qui a la chance de compter en son sein des habitants actifs et soucieux de leur quartier. Il faudra évidemment faire de même là où la mobilisation est moins importante ou inexistante.

Pour rappel, la philosophie de la zone 30 est de limiter la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble des voiries et de réserver les grands axes à 50 km/h, notamment pour réguler le trafic de transit. Je

(verder in het Frans)

De zone 30 redt levens. Als je 30 km/u rijdt en je ziet iemand oversteken op 14 m afstand, kun je op tijd stoppen. Als je 50 km/u rijdt, is dat niet het geval.

Enerzijds betreurt de MR in een communiqué dat de zone 30 er zo snel gekomen is, en nu klaagt de heer Weytsman dat het niet snel genoeg gaat en dat de regering de verkeersveiligheid niet ernstig neemt. Het is onaanvaardbaar om een dodelijk ongeval te gebruiken voor politieke spelletjes!

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Ten eerste, de enige zekerheid die we hebben, is het bestaan van zwarte punten, zoals blijkt uit de studie over de ongevalgevoelige zones. De MR vraagt om aan die zwarte punten bijzondere aandacht te besteden.*

Ten tweede is de MR niet tegen de zone 30 gekant. Overigens gold de zone 30 al voor 65% van de wegen in het gewest, ook in liberale gemeenten. Wij vinden wel dat er werk moet worden gemaakt van de inrichting van de wegen. Dit ongeluk kon gebeuren omdat de rijweg op die plaats niet aangepast is aan trager verkeer. Dat verklaart ook waarom de minister zich nu haast om daar wel voor te zorgen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans)*.- *Het is goed dat u snel reageert op de eisen van de omwonenden, maar zult u dat ook doen in wijken waar de burgers minder voor hun rechten opkomen?*

Waarom bleef de maximumsnelheid op de Albertlaan 50 km/u bij de invoering van de algemene zone 30? Zal dit ongeval ertoe

suis bien conscient de la demande des riverains de limiter la vitesse à 30 km/h, mais je m'interroge sur les circonstances de cette décision au regard de plusieurs éléments.

Pourquoi l'avenue Albert a-t-elle été maintenue à 50 km/h lors du passage à la ville 30 ?

Le dramatique accident dont nous avons parlé sera-t-il évoqué comme précédent pour faire passer toutes les voiries de 50 km/h à 30 km/h dès qu'un accident s'y produit ?

Vous dites que d'autres axes sur lesquels la vitesse est actuellement limitée à 50 km/h vont passer en zone 30. Lesquels ? Est-il encore possible d'installer des zones 30 intelligentes au regard de la mise en place de la ville 30 ?

Qu'en sera-t-il lorsque l'avenue Albert sera réaménagée et comprendra une piste cyclable séparée et sécurisée ? Sera-t-il prévu de revenir à un autre régime de vitesse pour qu'elle corresponde aux voiries à 50 km/h ? Le réaménagement global et définitif de cette avenue, attendu depuis de longues années, est-il prévu prochainement ?

¹³⁰¹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- J'appuie la demande de M. Loewenstein : les permis concernant le réaménagement complet des avenues Churchill et Albert ont-ils été obtenus ? Ces travaux font-ils l'objet d'une future programmation ?

¹³⁰³ **Mme Els Rochette (one.brussels-sp.a)** (en néerlandais).- *Les services régionaux ont réagi rapidement et installé les potelets. Néanmoins, ces potelets manquent encore à différents endroits à Bruxelles.*

Je me réjouis d'apprendre que les services de Bruxelles Mobilité vont être renforcés. Avez-vous déjà une idée de la date à laquelle le plan d'action des États généraux de la sécurité routière sera prêt ?

¹³⁰⁵ **Mme Leila Agic (PS).**- Votre cabinet a pris contact avec les habitants à l'origine de la pétition et une série de leurs demandes auraient été entendues, ce qui me réjouit.

Pourriez-vous me dire si des panneaux publicitaires sont présents sur ce carrefour ? Le Code de la route interdit de tels panneaux au niveau des carrefours, mais l'interdiction est rarement respectée. Profiterez-vous des futurs aménagements pour retirer les panneaux publicitaires qui ne seraient pas conformes au Code de la route ?

leiden dat de maximumsnelheid systematisch verlaagd wordt naar 30 km/u op wegen waar zich een ongeval voordoet?

U zegt dat de maximumsnelheid ook nog op andere wegen verlaagd zal worden. Welke? Is het nog mogelijk om intelligente zones 30 in te voeren?

Zal de maximumsnelheid op de Albertlaan, na de heraanleg en de toevoeging van een afgescheiden en beveiligd fietspad, opnieuw opgetrokken worden tot 50 km/u? Wanneer is de heraanleg gepland?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Ook ik wil graag weten of de vergunningen voor de heraanleg al in orde zijn.*

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-sp.a).- *Mevrouw de minister, ik dank u voor uw snelle reactie. De paaltjes zijn inderdaad geplaatst, ik was daar niet van op de hoogte. Buurtbewoners en mensen die verkeersveiligheid hoog in het vaandel dragen, reageren altijd snel, maar gelukkig waren de gewestelijke diensten er ook snel bij.*

Toch ontbreken die paaltjes wel nog op verschillende plekken in Brussel. Die moeten dus nog worden aanpakt. Ik zal er een aantal signaleren, zodat ze sneller bekend worden.

Het is goed dat de diensten van Brussel Mobiliteit versterkt zullen worden. Die leveren fantastisch werk, maar met meer handen kun je natuurlijk veel meer doen.

Ik kijk uit naar het actieplan van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) (SGVV). Hebt u al een idee wanneer dat klaar is?

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Het is goed dat de buurtbewoners gehoord zijn.*

Klopt het dat er op het kruispunt reclameborden staan? Zult u onreglementaire reclameborden bij de heraanleg laten verwijderen?

¹³⁰⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude et les rapports ne vous sont pas parvenus par manque de volonté, mais en raison d'un problème dans leur transmission. Je vérifierai ce qui s'est produit.

Je vous ferai parvenir les éléments de l'enquête que la police m'autorise à vous communiquer, dans le respect de la vie privée.

Ce qui importe, c'est de résoudre les problèmes structurels et de faire en sorte qu'il n'y ait plus d'accidents.

En ce qui concerne la visibilité, des arceaux à vélos sont en cours d'installation sur les places de stationnement trop proches du passage piéton. La STIB va déplacer sa borne d'achat de titres de transport également située trop près du passage piéton. Les panneaux publicitaires qui gênent la vue se voient normalement refuser le permis. Le panneau dont question est situé derrière le carrefour, pas à côté du passage piéton.

¹³⁰⁹ Concernant les avenues Albert et Winston Churchill, il est actuellement question d'aménagements temporaires (coussins berlinois, potelets protégeant la piste cyclable, etc.). Bien entendu, un réaménagement de façade en façade qui créerait une piste cyclable séparée serait préférable, mais nous n'avons pas de permis pour un tel projet. Nous y travaillerons.

¹³¹¹ **M. David Weytsman (MR).**- Quatre documents pourraient nous aider à mieux comprendre la situation.

Le premier est l'étude générale sur les zones à concentration d'accidents (ZACA), qui ne m'a pas été transférée. J'ai obtenu l'étude de base, mais pas les fiches d'analyse. Elles nous permettraient pourtant de connaître les endroits où des aménagements seraient utiles.

Le deuxième est une étude d'accidentologie "pré-accident" de ce point noir, puisque cette avenue figurait dans l'étude complète. Nous pourrions au moins disposer de cette étude réalisée en 2015 ou 2016 par Bruxelles Mobilité.

Le troisième est l'étude "post-accident" de Bruxelles Mobilité qui vous a incitée à procéder rapidement aux aménagements que vous nous avez expliqués. Cela nous permettrait de comprendre si la mise en zone 30 fait suite à un réel problème, à savoir la vitesse sur cet axe, ou si d'autres aménagements sont à prévoir.

Le quatrième est le rapport d'accident. Il contient probablement des éléments d'ordre privé, mais il est tout à fait possible de les biffer ou de nous faire un rapport exhaustif de ce qui a provoqué l'accident.

Je ne comprends pas pourquoi ces rapports, mis à part le dernier, que je peux comprendre, n'ont pas été communiqués plus tôt. Ils sont importants, pour ce ZACA et d'autres, afin de comprendre ce qui doit être mis en œuvre.

¹³¹³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je suis particulièrement intéressé par les mesures accélérées qui sont*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het was zeker niet mijn bedoeling om het onderzoek en de verslagen achter te houden. Ik zal nagaan waar het is misgelopen. De informatie over het ongeval die ik van de politie mag delen, zal ik u bezorgen.*

Het reclamebord waar u het over hebt, staat niet bij het zebrapad.

Ook wij pleiten voor een volledige heraanleg van de Albert- en de Churchilllaan, met een afgescheiden fietspad, maar daar hebben we nog geen vergunning voor.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Vier documenten kunnen ons helpen om de situatie beter te begrijpen: het onderzoek naar de ongevalgevoelige zones (niet alleen het basisdocument, maar ook de gedetailleerde fiches), het verkeersveiligheidsonderzoek van Brussel Mobiliteit over dit zwarte punt (dat dateert van voor het dodelijke ongeval), het onderzoek na het ongeval door Brussel Mobiliteit, het verslag van het ongeval door de politie (waaruit de persoonlijke gegevens kunnen worden verwijderd).*

Met uitzondering van het politieverslag begrijp ik niet waarom we die informatie nog niet hebben ontvangen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik zou die studies ook graag inkijken. Mij interesseren vooral de versnelde

nécessaires pour sécuriser les goulets d'étranglement à très court terme. À cet égard, le ministre doit s'assurer du soutien des communes.

Il n'est plus acceptable que des parlementaires affirment que les contrôles de vitesse servent principalement à voler l'argent des automobilistes. De même, il faut en finir avec les juges de police et les procureurs qui décident arbitrairement qu'une zone 30 est une mesure exagérée et qui déplacent la norme à 46 km/h. J'espère que le débat d'aujourd'hui contribuera à accroître la sensibilisation dans ce domaine.

¹³¹⁵ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Mme la ministre, une nouvelle fois, vous n'avez pas répondu à mes questions complémentaires, mais je reviendrai ici sur mes questions principales.

Pourquoi la limitation de vitesse a-t-elle été maintenue à 50 km/h sur l'avenue Albert alors que Bruxelles est passée en zone 30 ?

Est-il encore possible aujourd'hui d'installer des zones 30 intelligentes à Bruxelles dans le cadre de la mise en place de la ville 30 ?

Quant au réaménagement de l'avenue Albert, je suis effaré par votre réponse. Vous nous dites que rien n'est prévu alors que, quand j'étais échevin des travaux publics à Forest, j'avais pu assister à une présentation de projet par Bruxelles Mobilité. Celui-ci devait faire l'objet d'un permis d'urbanisme, mais, finalement, la demande n'a pas été faite, le projet devant être retravaillé.

Je suis donc assez inquiet au sujet du réaménagement global de cette voirie, pourtant annoncé depuis des années. À vous entendre, il n'y a aucun espoir de voir l'avenue Albert prochainement réaménagée. N'y-a-t-il vraiment aucun projet ou disposez-vous seulement d'informations partielles sur ce dossier ? Les riverains attendent depuis de longues années que cette voirie soit réaménagée de façade à façade.

¹³¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La liste des études qui seront réalisées sera transmise au secrétariat de la commission.

Concernant l'identification des zones à concentration d'accidents (ZACA), les études portent sur trois axes :

- la localisation des accidents et l'identification des ZACA ;

ingrepen die nodig zijn om de knelpunten op zeer korte termijn veiliger te maken. Daarbij moet de minister zich van de steun van de gemeenten vergewissen. Elke Brusselse politieke fractie die vandaag opwerpt dat er nooit meer dodelijke verkeersongelukken mogen gebeuren, moet die woorden in daden omzetten en positief meewerken aan de ambitieuze voorstellen van de minister.

We willen geen persberichten meer zien waarin sommigen trots melden dat ze ervoor gezorgd hebben dat een bepaalde laan zone 50 blijft, zodat automobilisten nog steeds flink kunnen doorrijden. Het kan echt niet meer door de beugel dat parlementsleden hier komen vertellen dat snelheidscontroles vooral bedoeld zijn om geld uit de zakken van de automobilisten te slaan. Het moet gedaan zijn met politierechters en procureurs die eigengereid oordelen dat een zone 30 een overdreven maatregel is en die de norm dan maar naar 46 km/u verleggen. Al wie zulke dingen zegt of doet, brengt de veiligheid in gevaar. Ik hoop dat het debat van vandaag bijdraagt tot meer bewustzijn op dat gebied.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *U hebt eens te meer mijn aanvullende vragen niet beantwoord, maar ik kom nog even terug op mijn hoofdvragen.*

Waarom bleef de maximumsnelheid in de Albertlaan 50 km/uur, terwijl heel Brussel een zone 30 werd? Kunnen we nog intelligente zones 30 invoeren?

U zegt dat er nog geen plannen zijn voor de heraanleg van de Albertlaan, maar toen ik in Vorst schepen was, heb ik een presentatie van de plannen bijgewoond. Uiteindelijk werd er echter geen vergunning aangevraagd. Als ik u zo hoor, duurt het nog jaren voor de laan een heraanleg krijgt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal de lijst met de geplande studies aan het commissiesecretariaat bezorgen.*

Wat de ongevalgevoelige zones betreft, draaien de studies om het bepalen van de plaatsen, de methode om de prioriteiten vast te leggen en een gedetailleerd onderzoek van de dertig prioritaire zones, met inbegrip van voorstellen voor oplossingen op korte termijn. Ik zal u het verslag bezorgen.

- la méthodologie de priorisation des ZACA à régler et l'analyse multicritère ;

- les études détaillées des 30 ZACA de priorité 1 avec des analyses de procès-verbaux, des inspections de sécurité routière sur les 30 sites, l'élaboration de solutions à court terme, les opportunités et les visions de chacun.

Vu leur situation sur un même axe, les ZACA sont regroupées dans un seul rapport de résolutions, que je peux vous transmettre.

Par ailleurs, nous disposons de l'analyse post-accident. Pour des raisons de respect de la vie privée, je ne peux pas vous donner l'ensemble des éléments qui ont joué un rôle dans l'accident, mais la liste de toutes les recommandations qui ont été formulées dans le rapport post-accident sera transmise au secrétariat de la commission.

À court terme, il a été recommandé d'améliorer la visibilité, de déplacer la borne de vente de tickets, d'ajouter des panneaux signalant la traversée côté impair, vu son éloignement par rapport au carrefour avec la rue Berkendael, et de mettre l'axe à 30 km/h une fois ces aménagements effectués. Ces recommandations ont été mises en œuvre.

Quant au passage de l'axe à 30 km/h, de nombreuses études ont démontré qu'en cas d'accident, la différence de vitesse entre 30 et 50 km/h a un effet majeur sur les conséquences de l'accident.

¹³¹⁹ M. Loewenstein, le dossier ne repart pas de zéro, mais il n'y a pas de permis actuellement. Une série d'éléments sont nécessaires pour obtenir un permis. Or, il était important de redémarrer le projet. Nous n'avons pas voulu attendre de l'obtenir pour entamer le réaménagement de la voirie et avons donc déjà procédé à des adaptations. C'est d'ailleurs le cas dans d'autres artères.

L'avenue Albert est l'un des axes bruxellois où un réaménagement de façade à façade sera le plus intéressant, mais ce n'est pas le seul. L'avenue Churchill, juste à côté, en est un autre. Il faudra veiller à ce qu'à terme, Bruxelles Mobilité obtienne un permis de réaménagement global pour ces projets.

¹³²¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Pourquoi avez-vous maintenu l'avenue Albert à 50 km/h lors du passage à la ville 30 ? Pourquoi n'est-elle pas directement passée à la vitesse de 30 km/h ?

¹³²¹ **M. David Weytsman (MR).**- J'ai lu les études portant sur la vitesse de 30 km/h : il y a une corrélation évidente entre la vitesse et l'accident. On pourrait alors se demander pourquoi la vitesse maximale n'est pas passée partout à 10 ou 20 km/h ? Je crois que le point optimal que vous avez trouvé se situe à 30 km/h. Si je comprends bien votre réflexion, vous voulez mettre toute la Région à 30 km/h ?

¹³²⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Certains axes ont été maintenus à 50 km/h, afin de permettre la traversée de la ville. Nous avons cherché à maintenir un certain équilibre. Des critères existent, pour déterminer si un axe peut passer ou non

De ongevalsanalyse van Brussel Mobiliteit kan ik u om privacyredenen niet doorgeven. De lijst met aanbevelingen die die bevat, zal ik daarentegen wel aan het commissiesecretariaat bezorgen. Die handelen over de verbetering van de zichtbaarheid, het verplaatsen van de ticketautomaat, het plaatsen van borden die het zebrapad aangeven en de invoering van een snelheidsbeperking van 30 km/u.

Verskillende studies tonen aan dat de beperking van de rijsnelheid tot 30 km/u een grote impact heeft op de ernst van ongevallen.

We vertrekken niet van nul in dit dossier, maar we beschikken nog niet over een vergunning. Wel hebben we al voorlopige aanpassingen uitgevoerd. De Albert- en de Churchillaan zouden op termijn samen en globaal moeten worden aangepakt. Brussel Mobiliteit zou daarvoor een globale vergunning moeten krijgen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Waarom bleef de maximumsnelheid in de Albertlaan 50 km/u?*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik ken het onderzoek over het verband tussen rijsnelheid en de ernst van verkeersongevallen. Wilt u dat de maximumsnelheid in het hele gewest 30 km/u wordt?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op bepaalde verkeersaders bleef de maximumsnelheid 50 km/u omdat we naar een evenwichtige regeling streefden. Zolang er op de Albertlaan geen afgescheiden fietspad is aangelegd, is het*

à une limitation de 50 km/h. Les piétons et les cyclistes doivent notamment être suffisamment protégés.

Sur l'axe de l'avenue Albert, en l'occurrence, la piste cyclable est peinte mais n'est pas séparée de la voirie, et la sécurité n'est pas totale pour les modes actifs. Il est donc préférable d'y réduire la vitesse à 30 km/h. C'est également ce qui nous a été recommandé à la suite de l'analyse effectuée sur place.

Cette analyse sera à nouveau réalisée pour d'autres axes sur lesquels il y a matière à discussion. Nous désirons bien entendu éviter qu'un tel drame ne se reproduise. Je ne dis pas que la vitesse est la cause de l'accident en question mais sachant que, de manière générale, la vitesse est effectivement un facteur aggravant, nous avons décidé de limiter la vitesse sur l'avenue Albert à 30 km/h.

- *Les incidents sont clos.*

2103 (Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

2105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

2105 **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,**

2105 **concernant "la prime Bruxell'air".**

2107 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

2107 **concernant "les contours de la réforme de la prime Bruxell'air".**

2111 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Début février, la presse a annoncé la refonte de la prime Bruxell'air afin d'encourager davantage les Bruxellois à faire le choix d'une mobilité plus durable et à renoncer à leur voiture.

Compte tenu de l'augmentation du budget alloué à cette prime, trois fois plus de Bruxellois devraient en bénéficier. Avec l'extension de services de mobilité éligibles (taxis, vélos et trotinettes partagées) la prime Bruxell'air deviendrait dès lors un véritable budget mobilité en faveur de la multimodalité que nous appelons tous de nos vœux.

D'après mes informations, la nouvelle prime Bruxell'air serait toujours accessible à tous les Bruxellois qui renoncent à leur voiture pendant au moins un an. Elle leur octroierait un véritable budget mobilité (de 500 à 900 euros) pour une durée de deux

echter raadzaam om er de maximumsnelheid terug te brengen tot 30 km/u. Door een dergelijke beperking kunnen ongelukken misschien niet worden vermeden, maar hebben ze wel minder zware gevolgen. Ook andere wegen zullen we opnieuw aan een analyse onderwerpen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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 Brussel'Air-premie".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

betreffende "de krijtlijnen van de hervorming van de Brussel'Air-premie".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De regering wil de Brussel'Air-premie hervormen om meer Brusselaars voor duurzamer vervoer te doen kiezen. Er wordt meer geld vrijgemaakt, zodat drie keer zoveel Brusselaars de premie kunnen krijgen.*

De nieuwe premie zal nog steeds gelden voor Brusselaars die minstens één jaar geen eigen auto gebruiken. Zij krijgen een budget van 500 tot 900 euro over twee jaar, waarmee ze uit een reeks mobiliteitsdiensten kunnen kiezen.

De premie wordt aangepast aan het inkomen en het statuut van de begunstigde. Bovendien krijgt Leefmilieu Brussel een mobiliteitscoach, die de Brusselaars moet begeleiden in hun keuze voor alternatieve vervoermiddelen.

ans. Ce budget leur permettra de piocher, à la carte, parmi une palette de services de mobilité (transports en commun, taxis, voitures partagées, vélos, trottinettes) afin de trouver la solution de mobilité la plus adaptée à leurs besoins.

Une autre information importante, saluée par le groupe PS, est que le montant de la prime octroyée sera modulé en fonction du revenu et du statut du bénéficiaire. De plus, Bruxelles Environnement organisera un service d'accompagnement mobilité (mobility coach), afin de faciliter l'adoption de ces nouveaux modes de déplacement et d'accompagner gratuitement sur le terrain les Bruxellois.

La prime pourra-t-elle être affectée à tous les types d'abonnements de transport en commun (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ? Pourra-t-elle être utilisée pour financer l'achat d'un abonnement Brupass ou d'un abonnement de train valable au-delà de la zone ?

Comment le recours à la prime est-il organisé pour l'offre de transport en taxi ? Les personnes à mobilité réduite (PMR) peuvent-elles utiliser la prime afin de couvrir le recours au service TaxiBus de la STIB ?

Un nouveau service d'accompagnement mobilité (mobility coach), assuré par Bruxelles Environnement, est annoncé en sus de ce nouveau dispositif de prime. Un diagnostic de mobilité sera-t-il effectué pour chaque Bruxellois qui en fait la demande ou ce service sera-t-il réservé aux seuls bénéficiaires de la prime ? Quel est précisément le contenu de cette mission d'accompagnement ? Pourquoi ce rôle ne revient-il pas à Bruxelles Mobilité qui est au cœur de la promotion de la stratégie de mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) ? L'administration de Bruxelles Environnement disposerait-elle déjà d'un personnel formé et opérationnel à cette fin ?

²¹¹³ Quels sont les moyens humains et financiers dédiés à l'exécution de cette mission ? Comment les administrations de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité collaboreront-elles à cette fin ? Une méthodologie d'évaluation de cette mission et des objectifs visés par la réforme de cette prime a-t-elle déjà été adoptée ?

En ce qui concerne la modulation de la prime en fonction du revenu et du statut du bénéficiaire :

Quels sont les critères de modulation et les statuts particuliers retenus ? La composition et les revenus des ménages sont-ils pris en compte ? La prime est-elle liée à un bénéficiaire unique ou à un ménage ? Qu'en est-il des véhicules appartenant à des personnes à charge ?

En ce qui concerne les opérateurs de mobilité partagée, vous connaissez mon agacement sur la couverture géographique éminemment discriminatoire pour certaines communes et quartiers qui sont totalement dépourvus d'offre. Cela constitue une iniquité territoriale persistante en matière d'alternatives de transport. Nous devons également nous interroger sur la

Kan de premie worden gebruikt voor alle types abonnementen voor het openbaar vervoer? Hoe wordt het gebruik van de premie voor taxi's georganiseerd? Kunnen personen met een beperkte mobiliteit ze gebruiken voor de dienst TaxiBus van de MIVB?

Voert de mobiliteitscoach voor elke Brusselaar die dat wenst, een mobiliteitsanalyse uit, of kan dat alleen voor wie de premie krijgt? Wat houdt zijn begeleidingsopdracht precies in? Waarom staat Brussel Mobiliteit niet in voor de begeleiding? Heeft Leefmilieu Brussel al een geschikte medewerker?

Welke middelen trekt u uit voor die opdracht? Hoe werken Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit samen? Zijn er een evaluatiemethode voor de opdracht en doelstellingen voor de hervorming?

Hoe zal men de premie laten variëren volgens inkomen en statuut van de begunstigde?

De aanbieders van deelvoertuigen laten bepaalde wijken links liggen. Daar zijn de alternatieven voor de auto veel beperkter. Ik stelde eerder voor dat u een overeenkomst met de operatoren zou sluiten over een minimaal aantal zones die ze moeten dekken als ze onder de Brussel'Air-premie willen vallen. Daarin kunt u ook eisen inzake duurzaamheid van de voertuigen en bescherming van het personeel opnemen. Wat doe u met die suggestie?

durabilité de ces engins et la protection des travailleurs employés par ces différents opérateurs.

J'avais suggéré, lors d'une précédente commission, qu'une convention soit négociée avec les opérateurs de mobilité partagée, afin qu'ils couvrent – à tout le moins progressivement – un nombre minimum de zones au niveau régional (notamment au nord du canal), en échange de leur éligibilité à cette nouvelle prime Bruxell'Air. Cette convention permettrait également de relever les normes de durabilité des vélos et trottinettes ainsi que les exigences sociales et environnementales relatives à l'entretien et le rechargement de ces engins.

Avez-vous prévu de telles dispositions ? Dans l'affirmative, pouvez-vous les détailler ?

2115 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Dès le 1er janvier 2022, quelque 55.000 nouveaux véhicules ne pourront plus circuler à Bruxelles en raison de la zone de basse émission (LEZ). Avec cette nouvelle interdiction, plus d'un quart du parc automobile immatriculé à Bruxelles depuis 2018 serait alors interdit dans la LEZ, soit 120.000 véhicules. Et pourtant, chaque année, avec la régularité d'un métronome, les interdictions se suivent.

En vue de cette évolution, le gouvernement a annoncé une réforme de la prime Bruxell'air pour la fin de l'été. Cette réforme envisage une modulation de la prime en fonction du revenu du bénéficiaire, accompagnée d'une augmentation du seuil maximal qui passe de 500 à 900 euros pour les personnes plus défavorisées et les personnes en situation de handicap. Elle prévoit également l'instauration de ce fameux "budget mobilité", qui semble viser l'ensemble des modes de déplacement et des opérateurs de mobilité, publics comme privés. Enfin, la réforme devrait comprendre la possibilité de bénéficier d'un "coaching mobilité".

Je m'associe aux nombreuses questions de mon collègue. Ma demande d'explications est toutefois aussi adressée à M. Maron et j'espère que vous répondrez en son nom. Il avait annoncé que la prime serait revue avant la fin de l'été, "si tout va bien". Pourquoi une telle réserve ? Quels sont les obstacles observés ? Cette réforme est-elle bien prévue pour la fin de l'été ou un nouveau calendrier est-il prévu ? Quand les Bruxellois pourront-ils bénéficier de la nouvelle prime et du coaching tant attendu ?

2117 Le budget de la prime passera de 750.000 à 3 millions d'euros par an. Comment celui-ci sera-t-il ventilé ? En effet, on nous avait annoncé que cette prime toucherait trois fois plus de Bruxellois. Ce n'est pas le cas. Y a-t-il une ventilation plus importante à l'égard des personnes en situation de handicap et des personnes défavorisées ?

Comment fonctionnera ce budget mobilité nouvelle version ? Par qui, comment et sur quelle durée s'opérera le futur coaching mobilité ? Nous pensons bien sûr à Bruxelles Environnement, mais il y a Bruxelles Mobilité et les communes. Quelle est la

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Vanaf 1 januari 2022 zal meer dan een kwart van de in Brussel ingeschreven voertuigen door de lage-emissiezone (LEZ) niet langer in het gewest mogen rijden.*

Gezien die evolutie besliste de regering om de Brussel'Air-premie tegen het einde van de zomer te hervormen. De premie wordt afhankelijk van het inkomen van de begunstigde en bedraagt maximaal 900 euro. Bovendien voert de regering een mobiliteitsbudget in en biedt ze de mogelijkheid om een mobiliteitscoach in te schakelen.

Minister Maron zei dat de premie tegen het einde van de zomer wordt hervormd "als alles goed gaat." Vanwaar dat voorbehoud? Wat zijn mogelijke hinderpalen? Geraakt de hervorming tijdig klaar? Wanneer mogen we de nieuwe premie en de coach verwachten?

Het jaarbudget voor de premie stijgt van 750.000 naar 3 miljoen euro. Hoe wordt dat verdeeld? Krijgen personen met een handicap of minder goeoden een groter aandeel van die middelen?

Hoe werkt het nieuwe mobiliteitsbudget? Hoe zal de aangekondigde begeleiding er precies uitzien?

Plant u nog andere aanpassingen? Komt er bijvoorbeeld ondersteuning bij de aankoop van een elektrisch voertuig? Hoever staat het met de toegang tot overstapparkings zonder pasje?

meilleure façon d'opérer ? Combien de personnes envisagez-vous d'accompagner ? Sans doute faudra-t-il prévoir du renfort.

En dehors de ces nouveautés, d'autres adaptations sont-elles prévues ? Par exemple, y aura-t-il un soutien pour l'achat d'un véhicule électrique ?

Quelles sont les raisons qui expliquent que la prime LEZ adressée aux petites et micro-entreprises n'ait fait l'objet d'aucune annonce ? Entre sa mise en place en 2018 et le mois de janvier 2020, seules cinq demandes ont reçu un avis favorable. Le système ne fonctionne donc pas. Une réforme de cette prime est-elle à l'ordre du jour ?

Où en est l'accès sans pass aux parkings de dissuasion ?

Pourquoi les chiffres concernant les véhicules interdits datent-ils de 2017 ? Y a-t-il eu une actualisation en la matière ? Un pilotage en temps réel me semble opportun.

Où en êtes-vous concernant l'étude sur la sortie du diesel et de l'essence ? Vous avez annoncé vouloir atténuer les abus des personnes qui demandaient la prime et rachetaient une voiture ensuite. Pouvez-vous me communiquer le nombre d'abus, connu ou estimé, durant les années 2019 et 2020 ? Comment allez-vous simplifier la procédure d'octroi des primes et des dérogations ? Comment comptez-vous mieux communiquer à ce propos ? Quel sera le coût de cette transition ?

En dehors de la position que vous défendez pour le contrôle des véhicules étrangers, quels sont les moyens de contrôle prévus afin de mettre tous les conducteurs sur un pied d'égalité, quelle que soit leur plaque minéralogique ?

2121 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises au sujet de la prime Bruxell'air. C'est donc avec une attention particulière que j'ai pris connaissance de la communication du gouvernement datant du début du mois de février sur la modernisation et l'extension de cette prime.

Le budget alloué sera supérieur aux 750.000 euros annuels actuels, à savoir 3 millions d'euros. Les services, aujourd'hui limités à un abonnement STIB et/ou Cambio et/ou prime de vélo, seront étendus à d'autres modes de transport comme les voitures, vélos et trottinettes partagés ou encore les taxis.

L'augmentation du budget et l'extension des services sont bien entendu une bonne chose. La modulation de cette prime en fonction des revenus et de la situation du bénéficiaire est également logique. Je m'interroge néanmoins sur cette modulation. Cela signifie-t-il que cette prime ne sera pas attribuée à partir d'un certain revenu ? Ce serait à mon sens excessif, ces mesures ayant pour but d'inciter les gens à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture. Cet incitant doit être maintenu pour tous les Bruxellois, quitte à être réduit

Waarom kondigde u de LEZ-premie voor kleine ondernemingen en micro-ondernemingen niet breder aan? Tussen 2018 en januari 2020 kregen slechts vijf aanvragers een positief antwoord. Het systeem werkt dus niet. Hervormt u die premie?

Waarom dateren de laatste cijfers over de niet-toegelaten voertuigen nog steeds van 2017? Hoever staat de studie over het verbod op diesel en benzine? Welke controlemechanismen voert u in om alle bestuurders op gelijke voet te behandelen?

U wilt misbruik van de premie aanpakken. Om hoeveel gevallen ging het in 2019 en 2020? Hoe wilt u de toekenningsprocedure en de uitzonderingen vereenvoudigen? Hoe wilt u daar beter over communiceren? Wat kost de hervorming?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Na de hervorming gaat er 3 miljoen euro naar de Brussel'Air-premie. De diensten waarvoor het mobiliteitsbudget kan worden gebruikt, worden uitgebreid. Dat is een goede zaak.*

Ook de aanpassing van de premie aan de inkomsten en de situatie van de begunstigde is logisch. Wordt de premie vanaf een bepaald inkomen niet meer toegekend? Aangezien het doel is de Brusselaars aansporen om alternatieven voor de auto te gebruiken, moeten naar mijn mening alle Brusselaars de premie kunnen krijgen.

De basisvoorwaarde dat de begunstigde zijn nummerplaat laat schrappen, blijft. U zou ook een premie toekennen aan wie zijn auto wel blijft gebruiken. Op die manier stimuleert u de multimodaliteit echt.

Ook nieuw is de mobiliteitscoach. Wat biedt die precies aan en wie kan er een beroep op doen?

Er zouden overal in het gewest deelvoertuigen beschikbaar moeten zijn. Ik begrijp echter de aanbieders die niet van start willen gaan in zones waar geen rendabiliteit te verwachten is.

pour les personnes plus aisées, l'objectif étant de convaincre les citoyens de renoncer à la voiture.

Le scénario de base est maintenu, c'est-à-dire qu'une prime est octroyée en échange de la radiation de sa plaque d'immatriculation. Je pense cependant qu'il serait intéressant d'aller plus loin et d'également octroyer la prime aux personnes qui continuent d'utiliser leur voiture, éventuellement en la réduisant. Ce serait une manière d'encourager la multimodalité. Ce n'est pas prévu à l'heure actuelle, mais cela pourrait le cas échéant être envisagé lorsque cette nouvelle prime sera évaluée.

La mise en place d'un système d'accompagnement mobilité (mobility coach) est une autre nouveauté dans le système proposé. Il serait intéressant de savoir ce que cela couvre exactement et qui pourra en bénéficier.

En ce qui concerne la couverture territoriale des services de mobilité partagée - question soulevée par mon collègue M. Uyttendaele -, je comprends l'enjeu, mais je comprends aussi l'inquiétude de ces sociétés à l'idée de se lancer dans des zones où elles ne sont pour l'instant pas assurées. Elles n'ont pas de certitudes sur la viabilité économique d'une telle couverture si elle leur était imposée. Cela représente pour elles un risque, il faut donc les aider à s'y développer.

En réponse à une question écrite concernant le nombre de déplacements en véhicules partagés (Villo, vélos électriques, trottinettes, scooters et voitures en libre-service intégral (free floating)), j'avais proposé lors d'un précédent débat d'envisager un forfait d'un euro à prélever sur tous les déplacements via les outils de micromobilité agréés par la Région.

Pour obtenir le total maximum sur l'année du nombre de déplacements tous types de transports confondus, il suffit de maximiser le nombre de déplacements sur la base du meilleur trimestre pour chacun des types de transport susmentionnés, de les multiplier par quatre, et de les additionner. On obtient ainsi le chiffre de quatre millions de déplacements, sachant que certains opérateurs inclus dans ce calcul ne sont aujourd'hui plus actifs sur le territoire.

2123 Dès lors que l'usage de ce type de mobilité peut réduire l'utilisation de la voiture et la congestion, et favoriser la qualité de l'air et de vie, il me paraît intéressant de creuser cette piste.

En plus des questions déjà posées, pouvez-vous fournir des précisions au sujet de l'accompagnement mobilité (mobility coach) ?

Le projet de réforme de la prime Bruxell'air est sur les rails. Une méthode d'évaluation a-t-elle déjà été élaborée ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire davantage ?

Et enfin, quel soutien est-il envisagé pour encourager les acteurs de micromobilité à couvrir l'ensemble du territoire bruxellois ?

Om dat op te vangen, moet u hen ondersteunen. Bent u dat van plan?

Eerder suggereerde ik dat u per verplaatsing met een door het gewest erkend micromobiliteitsvoertuig een bijdrage van 1 euro zou kunnen vragen.

Er worden jaarlijks 4 miljoen verplaatsingen met alle soorten van deelvoertuigen gemaakt, al is een aantal van die operatoren vandaag niet meer actief in Brussel.

Hoe zal u de premie evalueren?

2125 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il importe de prendre des mesures d'accompagnement pour les personnes qui abandonnent leur voiture personnelle, et la prime Bruxell'Air constitue à cet égard un très bon instrument. Qu'en est-il de la réforme de cette prime ? Groen se réjouit qu'elle soit modulée en fonction du niveau de revenus. Pour quels modes de transport supplémentaires pourra-t-elle désormais être demandée ? Avez-vous l'intention de la relier au projet MaaS ?*

Beaucoup d'utilisateurs auraient un intérêt financier et pratique à passer aux voitures partagées, encore faut-il leur en expliquer les avantages et les accompagner dans leurs premiers pas. Qui jouera ce rôle de mobility coach ? Les Bruxellois qui veulent renoncer à leur voiture pourront-ils bénéficier de son intervention ?

Combien de personnes feront-elles le pas ? Vous êtes-vous fixé un objectif ?

2127 *Comment éviter les abus ? Un usager pourrait racheter une voiture peu après. Les véhicules de société peuvent-ils donner droit à la prime ? Ce serait un comble !*

2129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La réforme de la prime Bruxell'Air s'imposait pour diverses raisons. La nouvelle prime sera plus sociale et davantage multimodale. Son principe reste inchangé : tout habitant de la Région qui rend sa plaque d'immatriculation peut y prétendre. Aucun membre de son ménage ne peut alors faire immatriculer une voiture ou prendre une voiture de société dans l'année qui suit la radiation.*

2131 (poursuivant en français)

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Voor Groen is het belangrijk dat u naast doortastende ingrepen zoals de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) ook begeleidende maatregelen neemt voor personen die overstappen van autobezit naar een multimodaal mobiliteitsgebruik.

De Brussel'Air-premie is op dat vlak een zeer goed instrument, maar was aan vernieuwing toe. Kunt u meer zeggen over de herziening die minister Maron en u samen hebben uitgewerkt? Groen vindt het alvast een goede zaak dat u de premie aanpast aan de hoogte van het inkomen. Voor welke bijkomende vervoersmodi kunnen gebruikers voortaan de premie aanvragen? De Brussel'Air-premie wordt veeleer een budget. Bent u van plan om dat aan mobility as a service (MaaS) te koppelen?

De invoering van een mobiliteitscoach is een goede zaak. Heel wat mensen zouden financieel en qua gebruiksgemak gebaat zijn bij een deelwagen, maar zijn te weinig met dat systeem vertrouwd. Zij hebben iemand nodig die hun uitlegt wat de voordelen zijn en hen begeleidt bij hun eerste stappen om het systeem uit te proberen. Hoe zal dat in zijn werk gaan? Wie neemt de taak van mobiliteitscoach op zich? Kunnen de Brusselaars die hun auto van de hand willen doen, rekenen op steun van een dergelijke coach?

Welk doel hebt u voor ogen? Hebt u een streefcijfer wat betreft het aantal mensen dat de overstap maakt als gevolg van de hervorming?

Hoe voorkomen we misbruik door mensen die korte tijd later opnieuw een auto kopen? Komen bedrijfswagens in aanmerking voor de premie? Een bedrijfswagen is net het tegenovergestelde van wat we met de premie willen bereiken, want hij is een vorm van financiële overheidssteun aan mensen die een auto bezitten. Het is te gek voor woorden dat de overheid dan nogmaals een premie zou toekennen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Een herziening van de Brussel'Air-premie was essentieel gezien de recente ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, waaronder de vele operatoren die in Brussel actief zijn geworden, de verhoopde komst van mobility as a service (MaaS), de goedkeuring van het Good Moveplan en de invoering van een lage-emissiezone (LEZ).

De nieuwe premie zal socialer en multimodaler zijn. Verder blijft het basisprincipe hetzelfde: de Brussel'Air-premie is beschikbaar voor elke inwoner van het Brussels Gewest die zijn of haar kentekenplaat schrapt. De premie kan worden gebruikt door de aanvrager of iemand uit diens huishouden. De aanvrager verbindt zich ertoe dat noch hij, noch een lid van zijn huishouden een wagen registreert of zijn auto vervangt door een bedrijfswagen gedurende een jaar na de schrapping van het kenteken.

(verder in het Frans)

Avant toute chose, je précise que cette réponse est faite en concertation avec M. Alain Maron, car il s'agit d'une compétence partagée.

Les nouveaux principes qui accompagnent la nouvelle prime Bruxell'air sont les suivants :

- une prime plus sociale : plutôt qu'une prime forfaitaire, le montant de la prime pourra être modulé en fonction des revenus du ménage du demandeur, ce qui permet de mieux cibler les publics les plus précarisés. Le montant varie entre 500 et 900 euros en fonction des revenus ou du statut du ménage. Les catégories de revenus définies sont les mêmes que celles utilisées dans le cadre des primes énergie ;

- un meilleur accompagnement des personnes en situation de handicap, car le montant de la prime sera plus élevé - 900 euros - lorsqu'une personne au sein du ménage du demandeur répond aux conditions d'octroi d'une carte de stationnement pour personne handicapée, et ce quels que soient les revenus du ménage ;

- formule à la carte et davantage intermodale grâce à l'intégration de nouvelles solutions de mobilité : la nouvelle prime Bruxell'air permettra de sélectionner un ou plusieurs services de mobilité, jusqu'à épuisement de son budget, voire de charger un compte sur une plate-forme ou carte bancaire de type mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Ce budget pourra être dépensé pour ces services de mobilité dans un délai de deux ans.

Pour rappel, il faut aujourd'hui choisir une des options. Avec la nouvelle prime, le budget peut être simultanément affecté à plusieurs options.

Ce budget mobilité pourra être composé des différents services proposés :

- abonnements STIB annuels ou mensuels, en fonction du profil du demandeur : abonnement STIB, BruPass, Brupass XL, abonnement 65+, tickets 10 voyages, etc. Un travail est également en cours au sein de la STIB afin d'intégrer une offre pour le service TaxiBus et les autres sociétés de transport telles que la SNCB, De Lijn, etc. ;

- prime vélo : permet l'achat d'un ou plusieurs vélos - électrique, cargo, pliant... -, accessoires ou services, en ce compris les adaptations nécessaires ou un vélo adapté pour les personnes en situation de handicap, ainsi qu'une formation à la conduite à vélo en ville ;

- intégration des services des taxis ;

- intégration de toutes sortes d'opérateurs de mobilité tels que les voitures partagées comme Cambio ou Poppy, les vélos partagés comme Swapfiets ou Villo, et les micromobilités telles que Dott, ou autres ;

Ik antwoord mede in naam van minister Maron, want dit is een gedeelde bevoegdheid.

De nieuwe premie wordt socialer, doordat ze varieert volgens het inkomen en de situatie van de begunstigen. Daarnaast komt er een betere begeleiding van personen met een handicap. Ten slotte wordt het mogelijk om het budget naar eigen keuze te gebruiken voor uiteenlopende vervoersmodi, en dat gedurende twee jaar.

Met het mobiliteitsbudget kunnen de Brusselaars een jaar- of maandabonnement of een rittenkaart van de MIVB kopen of een fiets aanschaffen. Ook de taxidiensten en de aanbieders van diverse deelvoertuigen worden in het aanbod opgenomen.

Uiteraard zal het mobiliteitsbudget evolueren naar het Maas-type, waarbij via een website of een bankkaart mobiliteitsdiensten kunnen worden gekocht.

Une évolution logique vers un budget mobilité de type MaaS, intégrant la possibilité d'achat de services de mobilité via une plate-forme ou carte bancaire de type MaaS, est bien évidemment prévue. Nous suivrons les évolutions en la matière.

2135 *(poursuivant en néerlandais)*

Bruxelles Environnement met, depuis début 2020, un mobility coach à la disposition de toute personne cherchant à se déplacer autrement. Ce coach travaille en concertation avec Bruxelles Mobilité.

2137 *(poursuivant en français)*

Le mobility coach aura également pour fonction d'accompagner les demandeurs de la nouvelle prime Bruxell'air, afin de les aider à opérer les meilleurs choix de mobilité en fonction de leur profil et de leurs besoins. Dans ce cadre, Traject étudiera de manière plus approfondie la méthodologie et les outils spécifiques dont il conviendrait de disposer pour accompagner au mieux les demandeurs de la prime Bruxell'air.

Ce marché est piloté par Bruxelles Environnement, et son comité d'accompagnement est composé, entre autres, de Bruxelles Mobilité et de mon cabinet. La mise sur pied de ce service fait donc l'objet d'échanges entre les deux administrations.

Pour l'année 2020, le montant du marché attribué était de 108.000 euros hors TVA. Pour sa répétition en 2021, un montant de 85.000 euros est prévu. Ce marché est sous-traité au consortium Maestromobile d'Espaces-Mobilités et Traject. Cela concerne seulement le mobility coach.

En ce qui concerne la ventilation du budget, le budget disponible avoisine aujourd'hui 4 millions d'euros, répartis entre Bruxelles Environnement - un peu plus de 3 millions d'euros - et Bruxelles Mobilité - 750.000 euros -. Le financement de la prime, qui est le poste le plus conséquent, est principalement à charge de Bruxelles Environnement.

Bruxelles Environnement finance la communication liée à la promotion de cette nouvelle prime, et Bruxelles Mobilité financera les frais d'élaboration et de maintenance du formulaire électronique. La STIB emploie une personne à plein temps pour la gestion du service d'appui de la prime.

En ce qui concerne la prime pour les professionnels, il est primordial d'accompagner les acteurs bruxellois dans la décarbonation progressive du parc automobile de la Région. De nombreuses actions ont été entreprises à cet égard ces derniers mois. Selon mes informations, le cabinet Trachte préparerait une

(verder in het Nederlands)

Wat de begeleiding betreft, sinds begin 2020 heeft Leefmilieu Brussel een mobiliteitscoach. Hij helpt mensen die na de invoering van de LEZ op zoek zijn naar verplaatsingsalternatieven. Iedereen kan een beroep doen op de dienst.

De mobiliteitscoach is aangesteld bij Leefmilieu Brussel want die instantie is bevoegd voor de LEZ. De mobiliteitscoach werkt in overleg met Brussel Mobiliteit, maar Leefmilieu Brussel heeft ook de nodige expertise in huis.

(verder in het Frans)

De mobiliteitscoach begeleidt de aanvragers van de Brussel'Air-premie in hun mobiliteitskeuze; hij doet op basis van hun profiel en hun behoeften. Traject gaat na welke aanpak en middelen daarvoor nodig zijn.

Leefmilieu Brussel stuurt de opdracht in overleg met Brussel Mobiliteit en mijn kabinet. In 2020 ging er 108.000 euro naar de opdracht, in 2021 is dat 85.000 euro. Hij wordt in onderaanneming uitgevoerd door Maestromobile d'Espaces-Mobilités en Traject.

Het budget voor de nieuwe premie bedraagt ongeveer 4 miljoen euro. Daarvan gaat iets meer dan 3 miljoen euro naar Leefmilieu Brussel en 750.000 euro naar Brussel Mobiliteit. Leefmilieu Brussel staat in voor de financiering van de premie en de communicatie. Brussel Mobiliteit neemt de kosten voor het elektronische formulier voor zijn rekening. De MIVB stelt een voltijds equivalent aan voor de ondersteuningsdienst.

Het wagenpark, ook dat voor professionelen, moet koolstofvrij worden. De voorbije maanden liepen daar al acties over en staatssecretaris Trachte werkt aan een herziening van de premie in verband met de lage-emissiezone voor kmo's.

De Brussel'Air-premie voor particulieren herzie ik dit jaar. Daarbij verhoog ik ook het budget. Tegelijkertijd voert minister Maron een mobiliteitscoach in, naast het concept Mobility Visit, waarbij experts de Brusselaars persoonlijk advies over mobiliteit geven.

révision de la prime liée à la zone de basse émission (LEZ) pour les PME.

Nous avons déjà travaillé à la prime pour les particuliers et communiqué à ce propos, mais cela ne nous empêche pas d'avancer également sur d'autres aspects de la prime.

Pour les particuliers, nous avons souhaité revoir la prime Bruxell'air cette année et accroître sensiblement son budget. Parallèlement à cela, l'administration de M. Maron a également mis en place un mobility coach et le concept de Mobility Visit, qui permettent aux Bruxellois d'obtenir des conseils personnalisés de la part d'experts en mobilité.

2141 *(poursuivant en néerlandais)*

Il est difficile de répondre à la question concernant les abus. Il y a quelques années, ils étaient estimés à 6 %. Un système automatisé doit permettre de contrôler les demandeurs.

(verder in het Nederlands)

Het is niet vanzelfsprekend om de vragen over eventueel misbruik te beantwoorden en harde cijfers te geven. De hervorming moet er zeker voor zorgen dat we daar een beter beeld van krijgen. Wie een aanvraag doet, moet gecontroleerd kunnen worden via een geautomatiseerd systeem.

De fraudecijfers waarover we beschikken, dateren al van enkele jaren geleden. Het ging toen om ongeveer 6%. Degelijk toezicht is echter cruciaal om een accurater beeld te krijgen.

2143 *(poursuivant en français)*

S'agissant de la simplification de la procédure d'octroi des primes, la nouvelle base légale prévoit la possibilité pour le demandeur d'effectuer sa demande via le guichet électronique de la Région bruxelloise. L'objectif est d'automatiser le processus en cours.

(verder in het Frans)

In de nieuwe regeling zal de Brusselaar zijn premie via het elektronisch loket van het gewest kunnen aanvragen. Ik wil het proces zo veel mogelijk automatiseren.

2145 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Nous nous réjouissons de la modulation en fonction des revenus et des statuts. C'est une très bonne chose de tenir compte de la présence dans le ménage d'une personne à mobilité réduite (PMR) sans qu'il s'agisse forcément du bénéficiaire direct. D'autres critères sont-ils pris en considération ?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Het is positief dat de premie wordt afgestemd op inkomen en statuut. Gelden er nog andere criteria?*

Het aanbod van TaxiBus moet voor personen met een beperkte mobiliteit in aanmerking komen voor de premie.

L'offre de TaxiBus à destination des PMR est essentielle pour inclure ces personnes dans la prime Bruxell'air.

Vallen steps en vergelijkbare voertuigen onder het budget voor fietsen?

Le budget pour les vélos, vélos-cargos et autres types de vélos couvre-t-il également les trottinettes et les nouveaux engins de ce type ?

Is het systeem nog van toepassing wanneer een leasingcontract wordt ontbonden?

Le système fonctionnera-t-il en cas de résiliation d'un leasing, qu'il soit professionnel ou privé ?

Ik ben ervan overtuigd dat het mogelijk is om goede afspraken te maken met de aanbieders van deelvoertuigen en hen te ondersteunen in hun ontwikkeling in prioritaire zones. Ze moeten ook niet in het volledige gewest aanwezig zijn. Twintig tot dertig punten per gemeente volstaan om een aanvaardbaar aanbod te krijgen.

Je crois que nous avons manqué l'occasion, au moment de l'adoption des ordonnances cyclopartage et autopartage, de créer un rapport de force avec les opérateurs. Au contraire de M. Loewenstein, je pense que nous pouvons progressivement y arriver. Même si leur plan de développement est bien évidemment fragile, nous pouvons les accompagner et cibler des zones prioritaires. J'ai eu l'occasion de discuter en privé avec

certains d'entre eux : si on leur donne une liste, ils sont prêts à le faire.

Il n'est pas nécessaire de couvrir la surface complète de la Région : il suffirait de 20 ou 30 points précis par commune pour obtenir, in fine, une couverture acceptable pour tous les quartiers. Il serait vraiment dommage de ne pas saisir cette occasion capitale, car je ne suis pas sûr qu'elle se présentera encore.

2147 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Une réforme est enfin annoncée, après s'être fait attendre près de dix ans.

Une prime sociale représente bien entendu une avancée. Je me réjouis également que le budget de la mobilité soit désormais étendu aux acteurs privés de micro-mobilité et qu'il reflète un peu mieux la richesse de l'offre de mobilité actuelle.

Mon groupe appelait depuis longtemps de ses vœux le déblocage de moyens pour mettre en place un coaching mobilité et salue donc cette bonne nouvelle.

Votre réponse me laisse toutefois sur ma faim et je crains que la réforme que vous envisagez ne puisse répondre aux attentes d'un très grand nombre de Bruxellois, a fortiori en pleine crise sanitaire et économique. Nous regrettons que les mesures d'accompagnement prévues soient insuffisantes et qu'elles délaissent ceux qui ont réellement besoin d'une voiture pour travailler, de nombreux ménages, des indépendants et des commerçants.

Vous avez annoncé ne pas vouloir débloquer de moyens pour des primes à l'achat de véhicules propres en cas de destruction de son véhicule. Mon groupe le déplore. Sur l'ensemble de l'Europe, il existe plus d'une centaine de zones de basse émission. Certaines, très proches de nous, comme Gand et Anvers ou Rotterdam, constituent de véritables exemples. Il n'a fallu que quatre ans pour atteindre les objectifs de verdurisation du parc automobile de Rotterdam, grâce à des primes à la casse intelligentes. Tout propriétaire qui démolissait un ancien véhicule diesel, essence ou LPG recevait entre 1.000 et 2.000 euros, voire 6.500 euros s'il optait pour une voiture électrique ou au gaz - soit nettement plus que ce qu'il aurait pu espérer sur le marché de l'occasion. Des milliers de Rotterdamois ont donc sauté le pas. Près de chez nous, Gand propose une subvention à l'achat allant jusqu'à 4.500 euros.

Toute une partie des Bruxellois risque de rester sur le bord de la route et la crise sanitaire que nous vivons ne fera qu'accentuer le phénomène. J'appelle la ministre à travailler à cette prime LEZ dont je regrette l'absence dans cet ensemble de réformes, et je reviendrai prochainement sur la question.

2149 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- M. Uyttendaele, vous dites ne pas être d'accord avec moi, mais je pense que nous parlons plus ou moins de la même chose. À partir du moment où on demande à des sociétés privées de prendre des risques et de s'étendre dans des zones non encore couvertes, il faut les accompagner

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Na tien jaar wachten komt deze hervorming er eindelijk.

Het is een stap vooruit dat de premie socialer wordt. Ook de uitbreiding naar de aanbieders van micromobiliteit juich ik toe. Voorts pleitte de MR al lang voor een mobiliteitscoach.

Ik vrees toch dat uw hervorming niet aan de verwachtingen van een groot aantal Brusselaars zal voldoen. De begeleidingsmaatregelen zullen niet volstaan voor wie zijn auto echt nodig heeft.

De MR betreurt het dat u geen middelen wilt uittrekken voor wie bij de aankoop van een schone wagen zijn oude auto laat vernietigen. In steden waar ze met een dergelijke premie werken, is het wagenpark nochtans op enkele jaren tijd veel schoner geworden. Ik roep u dan ook op om een dergelijke premie in te voeren.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- Wie aan privébedrijven vraagt om risico's te nemen en uit te breiden naar andere zones, moet zorgen voor begeleiding en steun.

et les aider. Ces aides peuvent prendre différentes formes. J'ai eu l'occasion de discuter avec des opérateurs. Il est important de le faire plutôt que de leur imposer purement et simplement ce déploiement supplémentaire.

À moins d'avoir été distrait, il me semble que vous n'avez pas répondu quant au rôle du Mobility Coach et de la couverture de sa mission.

Concernant l'évaluation de la prime Bruxell'air, disposez-vous déjà d'informations sur la méthode qui sera utilisée ?

2151 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *La prime Bruxell'air me semble préférable à une aide à l'achat d'une nouvelle voiture, car celle-ci accapare l'espace public et cause des problèmes de congestion et de stationnement. Par ailleurs, le mobility coach me semble prometteur.*

2153 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- *Selon moi, cette prime Bruxell'air est un soutien au secteur de l'autopartage et du cyclopartage. En effet, la demande en la matière va augmenter et les opérateurs de ces secteurs vont donc de facto être soutenus.*

Avant d'envisager de donner un euro pour chaque trajet, commençons par analyser l'augmentation de cette demande par le biais de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ou de la prime Bruxell'air.

2155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Quiconque restitue sa plaque d'immatriculation a droit à la prime.*

2157 (poursuivant en français)

Comme je l'ai expliqué, un service d'accompagnement a été mis sur pied en la personne du mobility coach. Pour vous faire une idée du service, voyez ce que fait Bruxelles Environnement, qui accompagne les personnes touchées par la zone de basse émission (LEZ) et qui cherche les meilleures solutions pour changer nos modes de déplacement.

Ce service est ouvert à tout le monde et bénéficiera d'une campagne de promotion accrue.

Concernant la micromobilité, il faut effectivement travailler sur la réforme. Dès que le projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) aura été mis en place, nous pourrons l'accompagner de la prime Bruxell'air. De même, dès que le nouveau système de micromobilité sera opérationnel, nous

U antwoordde niet op de vragen over de opdracht van de mobiliteitscoach.

Weet u al hoe de Brussel'Air-premie wordt geëvalueerd?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *Ik ben het helemaal eens met de keuze voor de Brussel'Air-premie in plaats van steun voor de aankoop van een nieuwe auto. Een auto vervuult niet alleen, hij legt ook beslag op de openbare ruimte, leidt tot files en parkeerproblemen enzovoort.*

Er ontstond zich een debat over micromobilititeit. Dat is een onderwerp waar we zeker op moeten terugkomen, maar het is nu niet aan de orde.

De mobiliteitscoach klinkt veelbelovend. Ik denk dat hij het verschil kan maken.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De Brussel'Air-premie is een vorm van steun aan de sector van de deelvoertuigen.*

Voor u een euro per traject toekent, moet u nagaan hoe mobility as a service (MaaS) en de Brussel'Air-premie het gebruik daarvan doen toenemen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *Iedereen die een nummerplaat inlevert, die op zijn of haar naam staat, kan de premie krijgen.*

(verder in het Frans)

Het werk van de mobiliteitscoach zal vergelijkbaar zijn met de begeleiding die Leefmilieu Brussel biedt aan personen die met hun auto de lage-emissiezone niet meer in mogen. Iedereen kan er een beroep op doen. Er komt overigens een brede promotiecampagne.

Bij de hervorming moet rekening worden gehouden met de micromobilititeit. Zodra MaaS klaar is, kunnen we de Brussel'Air-premie eraan koppelen. Hetzelfde geldt voor het micromobilititeitssysteem.

pourrons le lier à des éléments, mais nous devons avancer sur tous les fronts.

2159 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Quand précisément les Bruxellois pourront-ils bénéficier de la réforme de la prime Bruxell'air en 2022 ? C'est étonnant, étant donné qu'un budget était prévu pour cette année. Que s'est-il passé ?

Le même montant de 3 millions d'euros sera-t-il réinscrit au budget 2022 ?

2161 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La plupart des budgets sont inscrits chez M. Maron. Notre objectif est d'être prêts dès que la nouvelle phase de la LEZ entrera en vigueur.

- *Les incidents sont clos.*

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

2167 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME INGRID PARMENTIER**

2167 **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,**

2167 **concernant "l'état d'avancement du RER vélo ainsi que la coordination des études et des aménagements des nouveaux projets".**

2169 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Comme l'indique le site web de Bruxelles Mobilité, dans un rayon de 15 km autour de la Grand-Place de Bruxelles, 70 % des déplacements sont inférieurs à ces 15 km. Sur une telle distance et avec une bonne infrastructure cyclable, il est très facile d'effectuer ses déplacements à vélo et, ainsi, de ne plus contribuer aux bouchons et à la pollution générés quand ces trajets se font en voiture.

Une bonne infrastructure est décrite comme se composant de pistes cyclables droites, plates, avec le moins d'arrêts possible aux intersections. Ces pistes doivent offrir un confort optimal et être suffisamment larges pour laisser circuler tous les types de cyclistes avec des flux potentiellement importants. Cela implique, par exemple, des pistes asphaltées d'une largeur standard de quatre mètres pour une piste cyclable à double sens et de deux mètres pour une piste cyclable à sens unique le long d'un grand axe. Précisons qu'avec la multiplication des vélos-cargos, notamment, même de telles dimensions peuvent parfois paraître trop petites en fonction des flux attendus.

Au total, le plan du réseau express régional (RER) vélo compte 400 km pour 32 routes, dont 15 ont été désignées prioritaires en raison de leur haut potentiel d'utilisation. Nous avons appris en ce mois de janvier que Beliris avait lancé une étude de faisabilité

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wanneer precies in 2022 is de hervormde Brussel'Air-premie beschikbaar? Waarom niet al dit jaar? Er was toch een budget voor?*

Wordt in de begroting voor 2022 opnieuw 3 miljoen euro opgenomen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De meeste budgetten zitten bij minister Maron. Ik wil klaar zijn alvorens de volgende fase van de lage-emissiezone ingaat.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

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

betreffende "de voortgang inzake het fiets-GEN en de coördinatie van de onderzoeken en de voorzieningen van de nieuwe projecten".

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Zeven op de tien verplaatsingen in een straal van 15 km rond de Grote Markt zijn korter dan die 15 km. Die zouden prima met de fiets kunnen.*

Een goede fietsinfrastructuur bestaat uit rechte, vlakke en voldoende brede fietspaden met zo weinig mogelijk kruisingen. Een tweerichtingsfietspad is idealiter 4 m breed, een eenrichtingsfietspad langs een grote verkeersas 2 m, al lijkt dat al aan de krappe kant nu de bakfiets aan een steile opmars bezig is.

De plannen voor het fiets-GEN beslaan 400 km over 32 routes, waarvan er 15 als prioritair gelden. Beliris onderzoekt nu de haalbaarheid van drie routes: Dilbeek-Brussel, Leuven-Brussel en Anderlecht-Brussel-Noord.

De eerste zou langs spoorlijn L50 kunnen lopen tussen het Koning Boudewijnpark en de Bockstaellaan. Het pad Leuven-Brussel zou tussen de Haachtsesteenweg en het station van Schaarbeek het traject van langs spoorlijn 36 kunnen volgen. Het derde fietspad komt in Anderlecht, langs spoorlijn 28 tussen metrostation Jacques Brel en het oude station van Kuregem.

pour trois itinéraires : Dilbeek-Bruxelles, Louvain-Bruxelles et Anderlecht-Bruxelles Nord.

Pour le premier, un tracé le long de la ligne ferroviaire L50, entre le parc Roi Baudouin à Jette et le boulevard Émile Bockstaël, est envisagé. L'itinéraire Louvain-Bruxelles pourrait suivre la ligne ferroviaire 36 entre la chaussée de Haecht à Haren et la gare de Schaerbeek. Le troisième itinéraire est situé à Anderlecht, le long de la ligne ferroviaire 28 entre la station de métro Jacques Brel et l'ancienne gare de Cureghem.

2171 Existe-t-il un document de référence décrivant le bon aménagement attendu d'un RER-vélo ?

Quelle proportion du réseau total du RER-vélo existe-t-elle déjà ? Est-elle satisfaisante du point de vue de son aménagement ? Quels sont les projets en cours visant à améliorer la qualité du RER-vélo déjà existant, tel celui qui longe le canal ?

Les acteurs chargés d'étudier, d'autoriser, de construire et d'entretenir le RER-vélo sont multiples : Beliris, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, la STIB, Infrabel, les communes ou encore le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale. Comment la cohérence de leurs interventions est-elle assurée ?

Quels sont les moyens humains consacrés par Bruxelles Mobilité à la réalisation des tronçons manquants du RER-vélo et à l'amélioration de ce qui existe déjà ?

Les associations de cyclistes sont-elles associées à tous les projets ? En particulier, le seront-elles aux études lancées par Beliris ?

Une concertation régulière est-elle organisée avec les Brabants wallon et flamand, d'une part, et les Régions flamande et wallonne, d'autre part, pour assurer la continuité du RER-vélo bruxellois dans la périphérie bruxelloise et de la périphérie vers la Région bruxelloise ?

Un enjeu majeur consiste à réserver les espaces nécessaires à la concrétisation du réseau, notamment en refusant de délivrer des permis d'urbanisme qui ne tiendraient pas compte du futur RER-vélo. Quel est le réel pouvoir de Bruxelles Mobilité et de la Région pour garantir cela ? Des concertations à ce sujet ont-elles eu lieu avec urban.brussels ?

En 2021, le bureau d'études Tridée avait déterminé que les itinéraires étaient idéalement situés le long des voies de chemin de fer et des canaux, et dans les vallées, ce qui est tout à fait logique du point de vue de la continuité et pour éviter des dénivelés importants. Cela avait donné lieu à un plan de quinze lignes prioritaires, première esquisse du RER-vélo. Depuis lors, le RER-vélo a été repris dans le plan régional de développement durable (PRDD) et sur le site de Mobigis. Les tracés du RER-vélo sont-ils susceptibles d'évoluer en fonction des résultats des études de faisabilité des différents projets ?

Hoeveel procent van het totale fiets-GEN ligt er al? Beantwoorden die al aangelegde stukken aan de vereisten? Hoe kunnen bepaalde trajecten verbeterd worden?

Hoe wordt een maximale samenwerking tussen alle betrokkenen gegarandeerd? Worden de fietsersverenigingen bij alle plannen en bij de studies van Beliris betrokken?

Wordt er regelmatig overlegd met de provincies Waals- en Vlaams-Brabant en het Waals en Vlaams Gewest om voor continuïteit te zorgen in de fietsroutes van en naar Brussel?

Kunnen Brussel Mobiliteit en het gewest stedenbouwkundige vergunningen weigeren die geen rekening houden met het toekomstige fiets-GEN?

Uit de bevindingen van studie bureau Tridée over de ideale inplanting van de fietsroutes werden vijftien prioritaire lijnen gekozen als basis voor het fiets-GEN. Het fiets-GEN werd vervolgens opgenomen in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling en op de website van Mobigis. Kunnen de trajecten van het fiets-GEN mee evolueren met de resultaten van de verschillende haalbaarheidsstudies?

Brussel zou voor het fiets-GEN kunnen putten uit het Europese herstellfonds. Is dat nog steeds het geval? Om welk bedrag gaat het?

Enfin, la Région bruxelloise devrait bénéficier de 395 millions d'euros grâce au programme européen de facilité pour la reprise et la résilience. Le RER-vélo faisait partie des projets proposés pour ce financement. Est-ce toujours le cas ? Quelle est la hauteur du financement demandé ? À quels projets concrets et à quels opérateurs serait-il affecté ?

²¹⁷⁵ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Pour le groupe DéFI, il est important de défendre une ville 100 % cyclable, dans le respect de tous les usagers de la route.

Un cycliste de plus fera sans doute un automobiliste qui roulera mieux et de manière plus fluide et, espérons-le, un piéton apaisé. En effet, nous sommes tous des piétons et pourtant, nous avons parfois tendance à l'oublier lorsque nous utilisons un autre moyen de transport : en voiture, il nous arrivera de stationner sur un passage pour piétons et à vélo, de circuler sur un trottoir. Ce point mérite notre attention.

S'agissant du vélo, pour en accroître l'usage, il convient d'améliorer l'attractivité et la sécurité des pistes cyclables, outre d'autres problématiques déjà abordées, comme la protection contre le vol de vélos.

Concernant le réseau express régional vélo (RER-vélo), je rejoins l'ensemble des questions posées. Je serais particulièrement intéressé de vous entendre, Mme la ministre, sur l'évolution des tracés de ce RER-vélo. La concertation avec les autres régions a été évoquée par Mme Parmentier, mais qu'en est-il des communes bruxelloises, qui sont des acteurs-clés dans la mise en œuvre de ce genre de projet ?

Enfin - Mme Parmentier l'a également évoqué, mais je souhaite insister sur ce point -, la pratique du vélo évolue. Les vélos-cargos sont de plus en plus utilisés, à juste titre. De jeunes couples arrivent par exemple à se passer de voiture, car ils peuvent y installer leurs enfants pour les emmener à l'école.

Ce moyen de transport s'améliore et permettra vraisemblablement de tracter des charges de plus en plus lourdes. La question de l'espace se pose dès lors car, si la charge de ces vélos augmente, il en ira peut-être de même de leur taille. Cette réflexion fait-elle partie des plans RER-vélo ? Mme Parmentier a abordé la taille des pistes cyclables : la présence éventuelle de vélos-cargos plus imposants est-elle prise en compte ? Ne faudrait-il pas envisager de limiter la taille de ces vélos de façon à ce qu'elle corresponde aux gabarits standard des pistes cyclables ?

²¹⁷⁷ **M. Pepijn Kennis (Agora)** *(en néerlandais)*.- *La résolution citoyenne du panel Make Your Brussels - Mobility a également demandé un réseau de pistes cyclables interconnectées.*

²¹⁷⁹ *(poursuivant en français)*

C'est la deuxième demande des citoyens résultant du panel citoyen consacré à la mobilité, qui s'est tenu lors de la dernière législature. En effet, ils demandent un réseau cohérent et

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Voor DéFI moeten alle verplaatsingen binnen de stad per fiets mogelijk zijn, met respect voor alle weggebruikers. Daartoe moeten fietspaden aantrekkelijker en veiliger worden gemaakt en moet er iets worden gedaan aan fietsdiefstallen. Ik had graag vernomen hoe de trajecten van het gewestelijke fiets-GEN zullen evolueren. Mevrouw Parmentier had het al over het overleg met de andere gewesten, maar hoe zit het met de gemeenten? Zij spelen toch een sleutelrol in dit soort projecten.*

Mevrouw Parmentier bracht ook al de toenemende populariteit van de bakfietsen ter sprake. Die worden steeds gesofisticeerder en kunnen almaar zwaardere vrachten vervoeren. Als bakfietsen een steeds groter laadvermogen hebben, worden ze misschien in de toekomst ook steeds groter. Is daarover nagedacht? Wat zijn de maximale afmetingen voor een standaard fietspad?

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Ook in de burgerresolutie van het burgerpanel Make Your Brussels - Mobility staat de vraag naar een comfortabel netwerk van aaneengesloten fietspaden.

(verder in het Frans)

Het fiets-GEN kan echt tegemoetkomen aan die vraag.

ininterrompu de pistes cyclables sécurisées. Le RER-vélo peut dès lors véritablement répondre à cette demande.

Où en est ce projet ? Un calendrier est-il prévu pour sa finalisation ? Comme M. de Patoul l'a évoqué, des adaptations sont-elles envisagées par rapport à la largeur, etc. ? J'aimerais en savoir plus et vous rappelle donc l'existence de cette résolution citoyenne sur la mobilité.

2181 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un vade-mecum du bon aménagement des véloroutes est en cours de finalisation. Il est rédigé par le Centre de recherches routières (CRR), avec la collaboration des différentes administrations régionales et la province du Brabant flamand. Il paraîtra en 2021.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le RER-vélo a été intégré dans le réseau vélo plus du plan Good Move.

2183 *(poursuivant en néerlandais)*

Le RER-vélo et le réseau vélo plus du plan Good Move répondent en partie à la demande d'un vaste réseau de pistes cyclables sûres, séparées et interconnectées.

2185 *(poursuivant en français)*

Un état des lieux dressé au début de l'année 2020 nous apprenait que 30 % du réseau disposait d'un aménagement cyclable satisfaisant et 22 %, d'un aménagement à améliorer, et que 48 % du réseau restait à réaliser. Dans le cadre des mesures sanitaires, en 2020, 17 % d'aménagements ont été ajoutés au réseau. Ces aménagements provisoires pour la plupart devront aussi être améliorés.

Plusieurs projets situés le long du canal sont financés par le Fonds européen de développement régional (Feder) : création de passages sous les ponts de la place Saintelette, du square Jules De Trooz et Van Praet, amélioration de la chaussée de Vilvorde entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Buda. Des microprojets sont à l'étude à d'autres endroits le long de cet axe.

Ensuite, quelque 40 kilomètres de pistes ont été aménagés sur le réseau vélo plus. La piste cyclable sur la E40 sera connectée avec sa partie flamande au niveau de l'avenue du Péage. Ces travaux seront exécutés par De Werkvennootschap et financés par la Région bruxelloise. Les travaux se poursuivent sur la Petite ceinture et sur la rue des Palais. Ces axes font également partie du réseau vélo plus.

Tous les acteurs - Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, les partenaires flamands et wallons, y compris la province du Brabant flamand, et, au niveau fédéral, Beliris, Infrabel et la SNCB - concernés par la mise en œuvre du RER-vélo se retrouvent dans un groupe de pilotage qui se réunit tous les trois mois en présence des représentants politiques. C'est ce même groupe de pilotage qui assure la coordination avec mes homologues de Flandre et de Wallonie. Plusieurs réunions

Hoe vordert het project? Wanneer wordt het voltooid?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw legt de laatste hand aan een overzicht van de vereisten voor een goed fietspad.*

Het deel van het fiets-GEN op het Brussels grondgebied is opgenomen in het fietsnetwerk plus van Good Move.

(verder in het Nederlands)

Het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) en het plus-fietsnetwerk uit Good Move beantwoorden al deels aan de vraag naar één groot basisnetwerk van aaneengesloten, veilige en gescheiden fietspaden.

(verder in het Frans)

In 2020 voldeed 30% van het netwerk van fietspaden aan de vereisten, 22% kon beter en 48% moest nog worden aangelegd. Tijdens de gezondheids crisis in 2020 kwam er nog eens 17% bij.

Verschillende fietsprojecten langs het kanaal, zoals doorgangen onder bruggen, zijn gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Nog andere projecten worden bestudeerd.

Het fietsnetwerk plus kreeg er zo'n 40 km fietspad bij. Het fietspad van de E40 wordt binnenkort ter hoogte van de Tollaan aangesloten op het gedeelte dat op Vlaams grondgebied ligt: De Werkvennootschap doet het werk, het Brussels Gewest betaalt. Langs de Kleine Ring en de Paleizenstraat wordt ook voortgewerkt.

Een stuurgroep met alle betrokkenen (Brussel Mobiliteit, perspective.brussels en de Vlaamse, Waalse en federale partners) komt driemaandelijks samen met de politiek. Daarnaast zijn er ook veel bilaterale contacten, onder leiding van de fietsmanager.

bilatérales ont lieu en parallèle. Elles sont coordonnées par le manager vélo.

2187 *(poursuivant en néerlandais)*

Les trois Régions du pays ont l'ambition de déployer les efforts nécessaires. La question est d'ailleurs régulièrement abordée en conférence interministérielle de la mobilité. Plusieurs projets visant à réaliser le RER-vélo ont ainsi été introduits dans le cadre du plan de relance européen.

Je tiens à souligner la bonne collaboration entre les Régions, car elle est généralement passée sous silence.

2189 *(poursuivant en français)*

Les missions liées à la réalisation du RER-vélo et à son amélioration sont aux mains des différentes directions de Bruxelles Mobilité : planification, construction et entretien. Tous les projets d'aménagement passent en principe deux fois devant la Section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité (CRM), lors de leur initiation et juste avant la demande de permis, ce qui assure le suivi par les usagers. Beliris associe également les associations cyclistes dès le départ. Dernièrement encore, elles ont fait partie du jury chargé de choisir le bureau d'études pour le projet L28.

Pour chaque itinéraire du RER-vélo, une étude de faisabilité est menée. L'étude du bureau Timenco de 2012 a en effet uniquement étudié les possibilités sur carte, pas sur le terrain, et ce, même si nous nous sommes basés à l'époque sur une étude détaillée réalisée en 2004 par Bruxelles Environnement. À la suite des études de faisabilité, certains tronçons sont susceptibles d'être adaptés, tant que les modifications ne portent pas préjudice aux objectifs du projet.

Des moyens pour des projets RER-vélo sont demandés par Bruxelles Mobilité et Beliris dans le cadre du plan de relance européen Recovery and Resilience Facility. La concertation interfédérale et la concertation avec la Commission européenne étant toujours en cours, je ne peux pas vous en dire davantage à ce sujet. Je suis néanmoins assez positive sur l'issue de ces concertations.

M. de Patoul, concernant votre question relative aux vélos-cargos, il existe déjà une limitation de leur largeur. La semaine passée, j'ai répondu à une question de l'un de vos collègues concernant l'adaptation du code de la route, ainsi que la possibilité de mettre en œuvre des projets pilotes avec une largeur d'une euro-palette. Ce point est important, tout comme l'aménagement des pistes cyclables afin qu'on puisse les emprunter avec ce type de vélos-cargos. Les largeurs standards des pistes cyclables sont prévues dans le règlement régional d'urbanisme (RRU) ainsi que dans le vade-mecum vélo. C'est

(verder in het Nederlands)

In Brussel, maar ook in de twee andere gewesten, is er zeker ambitie om de nodige inspanningen te leveren. Het thema komt regelmatig ter sprake op de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie. In het kader van het Europees herstelplan zijn er verscheidene voorstellen ingediend ter uitvoering van het fiets-GEN. Op die manier hopen we, in samenwerking met de andere beleidsniveaus, een stevige stap voorwaarts te kunnen zetten.

Als er goed wordt samengewerkt tussen de gewesten, wordt daar meestal minder aandacht aan besteed. Daarom wil ik de samenwerking in dit kader extra onderstrepen.

(verder in het Frans)

Brussel Mobiliteit houdt zich bezig met de plannen, de aanleg en het onderhoud van de fietspaden. In principe worden alle projecten tweemaal voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De gebruikers worden er dus zeker bij betrokken. Beliris vraagt de fietsersverenigingen van bij het prille begin om advies.

Voor elke route van het fiets-GEN komt er een haalbaarheidsstudie. Op basis daarvan worden er mogelijk nog trajecten aangepast.

Brussel Mobiliteit en Beliris hebben om middelen uit het Europese herstelfonds gevraagd. Het interfederaal overleg en het overleg met de Europese Commissie lopen nog, maar ik heb er een goed oog in.

Mijnheer de Patoul, er bestaan al maximale afmetingen voor bakfietsen. De standaardafmetingen van fietspaden zijn opgenomen in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en in het fietsvademecum. We moeten rekening houden met de behoeften op korte, maar ook op langere termijn.

la raison pour laquelle nous y sommes attentifs. Des débats ont parfois lieu autour de la question de la largeur de telle ou telle piste cyclable. Certains considèrent alors qu'un mètre est suffisant alors qu'il convient de tenir compte des besoins à court, mais aussi à moyen et long termes.

2191 *(poursuivant en néerlandais)*

Aucune étude de faisabilité n'est nécessaire pour les voies existantes, contrairement aux travaux à côté de voies ferroviaires.

2193 *(poursuivant en français)*

Mais je me réjouis d'un tel enthousiasme quant au RER-vélo dans cette commission.

2195 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Il me semble que vous n'avez pas répondu à ma question concernant les éventuelles concertations avec urban.brussels pour réserver les espaces nécessaires à la concrétisation du réseau. Ce point mérite attention, notamment lorsque des permis d'urbanisme sont demandés pour des espaces dont on pourrait avoir besoin pour ce futur RER-vélo. Une réflexion ou une collaboration est-elle en cours avec cette administration à ce sujet ?

Si les décisions sont prises au cas par cas, c'est plus risqué car il faut que Bruxelles Mobilité soit consultée et que la personne qui se rend en commission de concertation y soit attentive. Qu'est-il mis en place pour éviter la délivrance de permis qui pourrait mettre en danger le futur RER-vélo ?

2197 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Outre les projets en cours, d'autres projets de RER-vélo à grande échelle sont-ils envisagés en vue d'augmenter le nombre de trajets au niveau bruxellois ?

De même, est-il prévu d'inclure ou avez-vous déjà inclus les communes dans les concertations à ce sujet ?

2199 **M. Pepijn Kennis (Agora)** *(en néerlandais)*.- *Il est important que vous communiquiez clairement au sujet de l'état d'avancement du réseau vélo.*

Comment comptez-vous améliorer sa signalétique ? Envisagez-vous de revoir tous les vade-mecum vélo dans le cadre de la zone 30 généralisée et de l'intervention sur l'avenue des Azalées à Schaerbeek ?

(verder in het Nederlands)

Voor de bestaande wegen is er geen haalbaarheidsstudie nodig. Voor werkzaamheden naast spoorwegen is dat wel het geval, omdat er een analyse wordt gemaakt van de ondergrond, de inbedding enzovoort.

(verder in het Frans)

Het enthousiasme voor het fiets-GEN in deze commissie stemt me tevreden.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *U hebt mijn vraag over het overleg met urban.brussels niet beantwoord. Het is nochtans de moeite waard om voldoende ruimte voor te behouden voor de afwerking van het fiets-GEN.*

Hoe voorkomt u dat er vergunningen worden afgegeven die het fiets-GEN in het gedrang kunnen brengen?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Welke andere grootschalige projecten voor het fiets-GEN plant u om het aantal trajecten te verhogen?*

Betrekt u de gemeenten bij het overleg hierover?

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Ik begrijp dat het fietsnetwerk in uitvoering is. Een aantal stukken worden al aangelegd, terwijl er voor andere nog analyses lopen. Het is belangrijk dat u daar duidelijk over communiceert.

In de burgerresolutie wordt om een volledig fietsnetwerk gevraagd. Binnen een dergelijk netwerk vormt het fiets-GEN de snelweg. De kleinere wegen zijn echter ook belangrijk. De bewegwijzering en de communicatie kunnen nog beter. Welke plannen hebt u op dat vlak?

Voorts had u het over de vademecums, in het bijzonder voor het fiets-GEN. Wilt u de andere fietsvademecums ook herzien in het kader van de algemene zone 30 en de ingreep op de Azalealaan in Schaerbeek?

2201 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je reviendrai sur les espaces nécessaires à prévoir et sur les contacts échangés avec urban.brussels, qui doit veiller à réserver les terrains. Le réseau vélo plus est inscrit dans le volet réglementaire et, dès lors, dans les cartes du plan Good Move.

J'espère que le gouvernement approuvera cette spécialisation multimodale des voiries dans les prochains mois. Lorsque ce sera fait, le statut juridique de ces espaces sera plus clair.

2203 *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Parmentier, outre les vade-mecum, il existe maintenant un guide intitulé BABE (pour "le bon aménagement cyclable au bon endroit"), indiquant quelle infrastructure il est préférable d'utiliser dans quelles circonstances.

Dès qu'une décision aura été prise sur les infrastructures à aménager et que les largeurs, etc. auront été déterminées, la norme pourra être consultée dans un vade-mecum. Les deux textes seront donc nécessaires.

2205 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions portant sur l'existence d'éventuels autres projets RER en cours et sur la concertation avec les communes.

2205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le RER-vélo fait partie du réseau vélo plus, qui est l'une de nos priorités. La mise en œuvre d'une piste cyclable qui y est dédiée est déjà une mesure importante. Une procédure de concertation avec les communes a bien eu lieu. Le RER s'inscrit dans le cadre du plan Good Move, qui est dynamique. Les réflexions sont en cours et nous devons peut-être faire des choix car tout ne peut pas être fait au même endroit. Chaque projet devra être abordé avec les communes et les autres partenaires.

- L'incident est clos.

2211 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. PEPIJN KENNIS**
2211 **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,**

2211 **concernant "le processus participatif relatif au réaménagement du pont Saintelette".**

2213 **M. Pepijn Kennis (Agora) (en néerlandais).**- *Mon groupe se réjouit à l'idée d'associer les Bruxellois au réaménagement de ce carrefour si encombré.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het fiets-GEN is opgenomen in het reglementaire onderdeel van Good Move.*

Ik hoop dat de regering binnenkort de multimodale wegenspecialisatie goedkeurt. Dat zal het juridische statuut van de wegen in kwestie duidelijker maken.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Parmentier, naast de vademecums hebben we nu ook een gids uitgebracht. Die gids heeft niet dezelfde draagwijdte als een vademecum, maar biedt een andere kijk op de kwestie.

De titel van de gids klinkt beter in het Frans: BABE of "le bon aménagement cyclable au bon endroit". Je kunt er lezen welke infrastructuur in welke omstandigheden het best wordt aangelegd. De denkoefening daarover is nog niet afgerond.

Aan de hand van de gids kan men een keuze maken tussen de verschillende types infrastructuur. Zodra er is beslist welke infrastructuur zal worden aangelegd en de breedtes enzovoort vastliggen, kan de norm worden geraadpleegd in een vademecum. Je hebt beide teksten dus nodig.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *U hebt mijn vraag over mogelijke andere plannen voor het GEN en het overleg met de gemeenten niet beantwoord.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het fiets-GEN is een onderdeel van het fietsnetwerk plus. Er is wel degelijk met de gemeenten overlegd.*

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER PEPIJN KENNIS
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "het participatieproces over de heraanleg van de
Saintelettebrug".

De heer Pepijn Kennis (Agora).- Onlangs communiceerde u in de media over het participatieproces dat van start ging inzake de heraanleg van de Saintelettebrug. Het lijkt Agora alvast een

Il regrette cependant que le processus participatif soit enclenché si tardivement, même si vous rétorquerez peut-être que les citoyens ont déjà eu leur mot à dire dans le plan Good Move.

2215 *(poursuivant en français)*

Agora veut en effet radicalement inverser ce processus de participation. Il nous semble important de demander aux Bruxellois quels sont les choix essentiels à faire dans la société, en l'occurrence dans la mobilité. Nous pouvons alors, en tant que responsables politiques et même techniciens puisque épaulés par les administrations, nous occuper des détails.

Il s'agit donc d'une inversion du processus habituel selon lequel nous posons trop souvent de grands choix politiques, et demandons ensuite aux citoyens leur couleur de bande préférée ou autres détails. Selon nous, il faut cesser de prendre de grandes décisions et de demander par après l'avis des citoyens concernant des futilités.

Je pense d'ailleurs que la déclaration de politique régionale (DPR) va dans le même sens.

2217 *(poursuivant en néerlandais)*

Quels aménagements ont déjà été décidés ? Sur quels choix les Bruxellois peuvent-ils encore peser ?

Un mandat clair est-il donné aux groupes de participation ? Sont-ils associés à la phase de conception, comme semble le dire la presse ? Comment veillerez-vous à ce que la diversité des Bruxellois y soit représentée ?

Quels poids donnerez-vous aux résultats de ce processus ?

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

2221 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Mon premier tract électoral, en 2014, proposait déjà une solution pour*

goed idee om de Brusselaars te betrekken bij de heraanleg van dit zwarte kruispunt.

Toch lijkt de participatie pas in een late fase aan bod te komen. De grote lijnen zijn zoals meestal immers al uitgezet. Uiteraard voert u hierbij verder het beleid uit dat onder meer in Good Move is opgenomen. Daar gingen overigens ook participatieprocessen aan vooraf, zoals u ongetwijfeld zult opmerken. Toch wordt er gecommuniceerd met ronkende krantenkoppen als 'Brusselaar mee aan de tekentafel voor Sainctelettebrug'.

(verder in het Frans)

Agora wil het participatieproces radicaal omkeren. Het is belangrijk dat de regering aan de Brusselaar vraagt welke mobiliteitskeuze hij wil maken. De regering moet die dan uitwerken.

Te vaak maken wij die belangrijke beleidskeuzes en vragen we daarna aan de burgers om zich uit te spreken over details.

De gewestelijke beleidsverklaring gaat trouwens in die richting.

(verder in het Nederlands)

Welke keuzes zijn er al gemaakt in verband met de herinrichting van de Sainctelettebrug? Welk deel van de brug wordt voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer enzovoort?

Welke keuzes zijn nog niet gemaakt? In hoeverre zijn dat cruciale keuzes, in hoeverre gaat het om details? In welke mate kunnen de Brusselaars invloed uitoefenen op de keuzes die nog niet zijn gemaakt? Hoe gaat dat in zijn werk? Is het mandaat van de participatiegroepen duidelijk en hoe wordt erover met de Brusselaars gecommuniceerd? Vandaag lijkt het alsof ze mee aan de tekentafel mogen zitten, maar is dat daadwerkelijk zo?

Zult u zich neerleggen bij de resultaten van dit participatieve overleg? Hoe verzekert u een diverse deelname van Brusselaars in deze participatiefase? Al te vaak blijken immers bepaalde groepen wel en andere groepen niet deel te nemen. Hoe vermijdt u dat alleen de meest geëngageerde Brusselaars deelnemen aan het proces?

(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op)

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik sluit aan bij de vraag van de heer Kennis. Het is heel belangrijk dat we de participatie goed aanpakken, zeker voor de heraanleg van

sécuriser la traversée du pont pour les cyclistes. C'est dire si le problème date !

À la différence de M. Kennis, je ne pense pas qu'il faille à nouveau faire intervenir les citoyens dès la phase de conception. Ils ont en effet déjà validé les grands principes, qui forment la base du plan Good Move.

Pour la suite, la participation ne doit pas se réduire à des détails, comme la couleur des aménagements supplémentaires ou du mobilier, mais certaines exigences telles que l'accessibilité pour les cyclistes et la sécurité routière ne devraient plus être remises en question.

Confirmez-vous que c'est bien ainsi que vous concevez les choses ? Comment allez-vous faire savoir aux participants ce que vous attendez d'eux et ce qu'ils peuvent attendre du processus ?

Quand aurons-nous les résultats ?

2223 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ma question concerne le processus participatif. Quand les Bruxellois sont-ils amenés à donner un avis lors d'un réaménagement de l'espace public, et comment ?

Dans ce cas précis, nous avons bien vu que Bruxelles Mobilité avait créé un site internet - saintelette.brussels - sur lequel chacun peut s'informer et répondre à un questionnaire très cadré sur la place Saintelette, mais aussi sur la place de l'Yser et sur l'avenue du Port. Les habitants sont invités à participer à la construction des futurs espaces publics et n'importe qui disposant d'une adresse peut y contribuer, ce qui est un point positif.

Comment allez-vous à la rencontre d'acteurs plus éloignés d'une intervention de ce type dans le débat public, mais qui sont bien concernés par les aménagements ? Comment se passe la publicité du dispositif ? Comment s'organise la concertation ?

Comment faites-vous le tri entre les différents aménagements ? Le square Maréchal Montgomery étant en passe d'être aménagé, demandera-t-on à la population ce qu'elle en pense ? De quelle façon ? Ou nous limiterons-nous à la concertation actuelle ?

2225 **M. David Weytsman (MR).**- Le groupe MR tient d'abord à marquer son soutien à un tel investissement dans ce quartier. Ce

de Saintelettebrug, die al zo lang een zwart punt is in het Brussels Gewest. Mijn eerste verkiezingsfolder ooit, die van 2014 dateert, ging trouwens over mobiliteit, onder meer over een fietsoplossing voor de Saintelettebrug in de vorm van een ondertunneling en een veilige oversteek op de brug zelf.

Ik ben het echter niet eens met de heer Kennis wanneer hij stelt dat participatie alleen goed is als er vertrokken wordt van een wit blad en iedereen alles nog van a tot z kan bespreken. Wat betreft mobiliteit is er duidelijk al inspraak geweest over de grote principes, wat leidde tot Good Move. Participatie is vooral geslaagd als je helder bent over de concrete verwachtingen naar diegene die inspraak gevraagd wordt, en dat je daar dan ook consequent in bent.

Uiteraard mag het niet alleen gaan over de kleur van bijkomende inrichtingen of meubilair. Dat zou immers een karikatuur van inspraak zijn. Maar voor mij kan een overheid bijvoorbeeld perfect stellen dat de bereikbaarheid voor fietsers en de verkeersveiligheid verbeterd moeten worden en dat over die vereisten niet gediscussieerd kan worden.

Mevrouw de minister, kunt u bevestigen dat dit de insteek is? En kunt u ook verduidelijken welke andere randvoorwaarden u koppelt aan het participatieproces? Uiteraard ben ik het er wel mee eens dat de deelnemers een duidelijk zicht moeten hebben op wat van hen verwacht wordt, wat zij op hun beurt kunnen verwachten en wat hun niveau van inspraak is. Hoe zult u daarover communiceren aan de deelnemers?

Wat is de planning? Wanneer mogen we resultaten verwachten?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Wanneer en hoe kunnen Brusselaars hun mening geven over de heraanleg van openbare ruimte?

Voor dit concrete geval had Brussel Mobiliteit een website gemaakt (saintelette.brussels), waarop de burger zich kon informeren en een vragenlijst invullen.

Wat doet u voor burgers die moeilijker aan het publieke debat kunnen deelnemen, maar waarvoor de heraanleg evengoed gevolgen heeft? Hoe wordt het overleg georganiseerd?

Hoe maakt u een onderscheid tussen de projecten? Zal de mening van de bevolking worden gevraagd over de heraanleg van het Maarschalk Montgomeryplein of beperkt u zich tot het huidige overleg?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- De MR-fractie steunt investeringen in deze wijk die de veiligheid bevorderen.

projet permettra de sécuriser les lieux pour l'ensemble des modes de transport, mais aussi pour les habitants et les commerçants.

En ce qui concerne la qualité de vie, nous voudrions avoir toutes les garanties sur le fait que vous ferez la part belle à la verdurisation. Nous avons été un peu échaudés par les aspects souvent trop minéraux des travaux réalisés ces dernières années. Je voudrais aussi m'assurer que le projet actuel prévoit un plan ambitieux d'éclairage public, étant donné les problèmes de nuisances et le sentiment d'insécurité en soirée.

En matière de mobilité, quelle partie du projet vise à résoudre les problèmes d'embouteillages à ce croisement ?

Par ailleurs, ce projet rejoint le contrat de rénovation urbaine (CRU) Citroën-Vergote. Pour répondre à la crainte des habitants, pourriez-vous nous garantir que les travaux ne seront pas effectués simultanément, afin de ne pas encore engorger davantage le quartier ?

²²²⁷ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Dans la société civile d'où je suis issue, j'ai pratiqué la participation sur les demandes de permis d'urbanisme et les projets de plan pendant plus de vingt ans, et continue à le faire. J'ai beaucoup d'estime pour le travail d'Agora et je suis ravie que vous soyez ici parmi nous, M. Kennis. Sur cette question, je me sens davantage militante de la démocratie urbaine à vos côtés, que parlementaire de la majorité face à un parlementaire d'opposition.

Nous débattons tous ensemble au sein de ce parlement virtuel et tirons de nombreux enseignements des interventions de l'ensemble des collègues. Je comprends mieux pourquoi certaines options d'aménagement - qui me paraissaient évidentes - ne le sont pas forcément pour tout le monde, telle la limitation de la vitesse dans toute la Région de Bruxelles-Capitale à 30 km/h, sauf sur les axes structurants. Cela me paraît tomber sous le sens pour des raisons de sécurité routière, mais j'entends qu'il y a débat, ce qui est normal et sain. Nous avons tous envie de faire avancer cette ville même si nous ne partageons pas la même vision de la ville, de la société et de l'économie.

Cela étant dit, je me demande si vous posez les bonnes questions à propos de la participation du public sur les projets d'aménagement de l'espace public, et ce pour trois raisons. Premièrement, il s'agit de projets publics. On peut donc espérer qu'ils soient conformes aux plans des pouvoirs publics. Deuxièmement, quelle est la nature de la participation qui est proposée par Bruxelles Mobilité ? Troisièmement, vous posez des questions de fond qui doivent à mon sens obtenir une réponse dépassant le cadre de ce projet-ci, et de la part de l'ensemble du gouvernement.

Selon moi, les projets publics d'aménagement vont plutôt dans la bonne direction au sein de la Région bruxelloise ces dernières années, même si, naturellement, des améliorations suggérées par le terrain sont toujours possibles. C'est d'ailleurs le sens du processus prévu.

Wat de levenskwaliteit betreft, willen we de absolute garantie hebben dat u de kaart trekt van de vergroening. Ook wil ik er zeker van zijn dat er een ambitieus plan is voor de openbare verlichting, aangezien er 's avonds een onveiligheidsgevoel heerst.

Welk projectdeel beoogt de fileproblemen op te lossen?

Kunt u ons verzekeren dat de werkzaamheden niet tegelijkertijd met het stadsvernieuwingscontract (SVC) Citroën-Vergote zullen worden uitgevoerd?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Bij deze vraag voel ik me meer een pleitbezorgster van de stedelijke democratie, die aan uw kant staat, mijnheer Kennis, dan een parlements lid van de meerderheid tegenover een parlements lid van de oppositie. We willen allemaal dat deze stad vooruitgang boekt, ook al delen we niet allemaal dezelfde visie over de stad, de maatschappij en de economie.*

Om drie redenen vraag ik me evenwel af of u de juiste vragen stelt. Ten eerste gaat het om openbare projecten. Het valt dus te hopen dat ze overeenstemmen met de plannen van de overheid. Ten tweede: wat is de aard van de participatie die Brussel Mobiliteit voorstelt? Ten derde stelt u fundamentele vragen die het kader van dit project overschrijden en die een antwoord van de hele regering vragen.

Volgens mij gaan de openbare projecten de voorbije jaren veeleer in de goede richting. Dat is natuurlijk niet altijd het geval. Ik heb bijvoorbeeld vrij slechte herinneringen aan de heraanleg van het Rogierplein.

Mais ce n'est évidemment pas toujours le cas : tous les projets publics ne sont pas de bons projets uniquement parce qu'ils sont publics. Je garde par exemple un assez mauvais souvenir du projet d'aménagement de la place Rogier, organisé sous un mandat précédent de M. Pascal Smet.

2229 Dans le cadre de ce projet, le maintien des flux automobiles était indiscutable, même au détriment des autres modes de transport au besoin (suppression de passages piétons, réduction des pistes cyclables). Ceci allait à l'encontre du plan Iris 2, la Région nous demandant donc de faire ce qu'elle dit et non ce qu'elle fait ! Le concours d'architecture a débouché sur l'aménagement du grand auvent, dont l'instabilité était prévisible, entraînant les surcoûts et retards que nous connaissons.

La difficulté réside dans le décalage entre les plans et la réalisation. En l'espèce, le projet semble conforme au plan Good Move.

La participation de Bruxelles Mobilité dans le projet relève davantage de l'information. Je regrette que nous ne disposions pas des plans, que nous découvrirons dans le cadre de l'enquête publique. Je souhaiterais les recevoir.

2231 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis d'accord avec certaines de vos remarques. Il y a, évidemment, les grands cadres fixés et, en regard, la pratique, les projets.

Il convient de préciser que ce projet étant déjà en cours et les plans, dessinés, je les ai repris pour inspiration, mais n'ai pas eu l'occasion de lancer un processus de participation comme si le projet en était à son début.

Nous nous concentrons donc sur les phases de travail en cours pour faire avancer le dossier. La demande la plus importante est, en effet, de sécuriser cette partie de la ville. Ce point noir en termes de sécurité routière doit, par ailleurs, devenir un espace public valorisé, rendu plus agréable pour les usagers.

2233 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous avons voulu intégrer des éléments de participation à la procédure, en plus de l'enquête publique. Un concours a été donc organisé pour la conception du projet. Le lauréat propose d'élargir le pont pour faire la part belle aux modes de déplacement actifs et à des espaces verts. À partir de là, nous avançons en collaborant au maximum avec les citoyens.

Le carrefour sera simplifié, pour devenir plus sûr et lisible, en respectant l'esprit du plan Good Move. Les tracés seront revus pour tous les modes de déplacement.

Les choix de mobilité déjà opérés seront expliqués, mais nous devons également communiquer clairement sur ce qui reste à décider. Les choix sur lesquels les riverains et utilisateurs peuvent encore s'exprimer, au travers de l'enquête actuelle et des ateliers qui suivront, portent sur sept zones, définies dans les lignes directrices du projet. La participation vise donc plus

Bij dat project was er geen discussie mogelijk over de stroom van voertuigen, die ten koste ging van andere vervoermiddelen. Dat was in strijd met het Iris 2-plan.

Het project dat nu voorligt, lijkt in overeenstemming met Good Move.

Ik vind het jammer dat we niet over de plannen beschikken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik ben het met een aantal opmerkingen eens.*

Dit project liep al. Ik heb dus niet de kans gehad om een participatieproces op te starten.

We concentreren ons op de lopende fase om vooruitgang te boeken. De belangrijkste vraag is immers om het verkeer in dit stadsdeel veiliger te maken.

(verder in het Nederlands)

We vertrekken van de bestaande plannen. In het lopende proces, waarin buiten het openbaar onderzoek eigenlijk geen ruimte was voor participatie, willen we toch nog elementen van participatie opnemen. Voor het ontwerp is een wedstrijd uitgeschreven. Het winnende ontwerp stelt een project voor waarbij de brug wordt verbreed om meer ruimte te geven aan actieve modi. De voetpaden aan beide kanten van het kanaal worden omgevormd tot groene pleinen met ook een verblijfsfunctie. Met dit basisconcept gaan we verder aan de slag, zoveel mogelijk in samenwerking met de burgers.

Het kruispunt wordt minder complex, en bijgevolg veiliger en leesbaarder. Het hele project moet uiteraard passen binnen het kader van Good Move. Het is niet zozeer een kwestie van percentages die al vastliggen, het gaat er eerder om dat

l'aménagement de l'espace public que les choix de mobilité. Toutes les propositions et remarques seront examinées. Les éléments retenus seront intégrés dans le travail du bureau d'études.

alle vervoersmodi nieuwe tracés en circulatiemogelijkheden toegewezen krijgen op het kruispunt.

De mobiliteitsopties die nu al vastliggen, zullen uiteraard worden toegelicht. De essentie is dat we uitleggen welke beslissingen al genomen zijn en waarom. Daarnaast moeten we ervoor zorgen dat mensen vragen kunnen stellen. We moeten ook duidelijk communiceren voor welke elementen nog participatie mogelijk is. Anders wordt de indruk gewekt dat het hele project nog kan worden aangepast, terwijl al een aantal zaken vastliggen.

De keuzes die via de huidige enquête en de komende workshops openstaan voor ideeën van bewoners en gebruikers, zijn gericht op zeven zones, die vervat zitten in de hoofdrichtlijnen van het project. De focus voor participatie in dit project zal dus veeleer liggen op de invulling van de publieke ruimte dan op het omgooien van de mobiliteitskeuzes.

Dat neemt niet weg dat mensen vragen kunnen stellen en voorstellen formuleren, die we uiteraard zullen bekijken. We proberen evenwel eerlijk te zijn over wat nog wel en niet mogelijk is. Alle opmerkingen zullen worden geanalyseerd. Als er elementen zijn waarmee geen rekening wordt gehouden, dan zal dat worden gemotiveerd. Details van de geselecteerde elementen zullen ook deel uitmaken van het werk van het ontwerp bureau.

2235 *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

Nous comptons différentes étapes dans le processus de participation, ainsi que divers outils de communication et de discussion, ce qui est difficile à mettre en place en contexte de pandémie.

We onderscheiden verschillende fasen in het participatieproces en diverse communicatie- en overleginstrumenten, die moeilijk uit te voeren zijn tijdens een pandemie.

En février, l'équipe et Bruxelles Mobilité se sont rendues sur le terrain pour soumettre un questionnaire à des usagers et à des riverains.

In februari zijn het team en Brussel Mobiliteit ter plaatse geweest om de gebruikers en buurtbewoners een vragenlijst voor te leggen.

2237 *(poursuivant en néerlandais)*

(verder in het Nederlands)

Depuis février et jusqu'après les vacances de Pâques, un site web permet aux citoyens d'interagir. La promotion en est faite, entre autres, dans la presse et sur les réseaux sociaux.

Er worden dus gewoon voorbijgangers op het terrein aangesproken.

Sinds februari is er een website met informatie, waar mensen suggesties kunnen doen en via een vragenlijst kunnen reageren op de huidige toestand van het plein. Die blijft tot na de paasvakantie online. De input die we ontvangen, vormt de basis voor de besprekingen in de workshops. Het bestaan van de website is bekendgemaakt via de pers, sociale media, posters en brochures.

2239 *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

En mai, un atelier en ligne est prévu, avec les interlocuteurs locaux : les comités de quartier, les associations représentant les modes actifs, les commerçants, les riverains et les acteurs situés dans le périmètre, afin d'entrer vraiment dans les détails.

In mei is een online workshop gepland met de lokale gesprekspartners, zoals de wijkcomités en de handelaars, om echt in detail te treden.

Les groupes seront de taille réduite pour permettre un débat de qualité. Les invitations seront évidemment individuelles.

2241 (poursuivant en néerlandais)

À cet atelier spécifique s'ajoutera un autre atelier ouvert à tous les citoyens.

Entre-temps, le site internet reste en ligne. À partir de mai ou juin, une promenade interactive sera proposée dans le futur projet et, à l'avenir, la communication continuera de se faire via le site internet.

Ces différents moments de concertation seront certainement source d'enseignements, tant pour l'équipe du bureau d'études que pour le bureau de participation et Bruxelles Mobilité.

Enfin, une enquête publique sera organisée, certes lorsque le permis aura déjà été délivré, mais la participation du public restera possible. Je veux donner toutes ses chances à la commission de concertation, qui doit veiller à ce que les citoyens puissent exprimer leur avis et à ce que le projet soit adapté, le cas échéant.

Je ne veux pas reporter l'exécution. La combinaison d'une bande bus et d'une bande tram a nécessité une série d'études techniques, pendant lesquelles nous avons pu organiser la participation citoyenne. Je suis d'accord que le citoyen doit être associé à la concertation le plus tôt possible. Cependant, je procède de la sorte pour avancer.

De groepen zullen van beperkte omvang zijn om een kwaliteitsvol debat mogelijk te maken.

(verder in het Nederlands)

Dat is een specifieke workshop. Daarnaast komt er een workshop waaraan alle burgers kunnen deelnemen. De Brusselaars worden daarvan op de hoogte gebracht via folders die ze in hun brievenbus krijgen. Het is de bedoeling om met die workshop een groot aantal personen te bereiken.

Ik vrees dat ook die workshop nog online zal moeten plaatsvinden en dus in de vorm van vragen en antwoorden zal verlopen, al zullen de deelnemers ook suggesties kunnen doen. Ik zal nagaan wat binnen de huidige context mogelijk is.

Ondertussen blijft de website online. Vanaf mei of juni zal een interactieve wandeling in het toekomstige project met behulp van een smartphone of computer aangeboden worden. Ook in de toekomst zal de communicatie over het project via de website verlopen. Dat zal bij elke nieuwe fase gebeuren: bij de aanvraag van de vergunning, wanneer de werf loopt, wanneer ze wordt opgeleverd enzovoort. Op het plein zelf hangen affiches met een Quick Response-code (QR-code) die naar de website leidt.

Er zijn met andere woorden verscheidene overlegmomenten. Ik ga ervan uit dat die heel wat input zullen opleveren voor zowel het team van het ontwerp bureau als voor het participatiebureau en voor Brussel Mobiliteit. Alle opmerkingen worden onderzocht en als ze relevant zijn, worden ze in het ontwerp verwerkt. Daarnaast wordt er een volledig verslag opgemaakt en gepubliceerd.

Ten slotte komt er een openbaar onderzoek. Dat vindt plaats wanneer de vergunning al is toegekend, maar ook dan is er nog inspraak mogelijk. Er is een overlegcommissie die ik alle kansen wil geven. Ze moet er immers voor zorgen dat burgers hun mening kunnen uiten en dat het project desgevallend wordt bijgestuurd.

Het is echter belangrijk dat eerder ook al wordt overlegd, want zodra de vergunningsfase is ingegaan, liggen er al heel wat grote lijnen vast. Ik vind het dan ook belangrijk dat we nu al de wijzigingen doorvoeren die mogelijk zijn, anders moeten we achteraf stappen achteruitzetten, wat met tijdverlies gepaard gaat.

Ik wil de uitvoering niet uitstellen. De combinatie van een bus en een trambaan vormt immers een uitdaging waarvoor een reeks technische studies nodig waren. Terwijl die liepen, konden we de burgerparticipatie organiseren. Ik ben het ermee eens dat de burger zo vroeg mogelijk moet worden betrokken bij het overleg. Ik wil echter vooral vooruitgang boeken met deze plannen en ga daarom op deze manier te werk.

2247 **M. Pepijn Kennis (Agora)** (en néerlandais).- *Je voudrais réagir aux propos de M. Verstraete. Idéalement, les citoyens devraient être impliqués le plus tôt possible et vous devriez concevoir le projet ensemble.*

La communication sur cette question est essentielle. Ainsi, les habitants du quartier Léopold II demandent depuis longtemps à être associés au contrat de rénovation urbaine.

Pour éviter toute frustration, il est essentiel de faire preuve d'ouverture : les citoyens doivent savoir dans quels domaines il est encore possible de participer et quelles décisions ont déjà été prises ou non.

La communication générale autour de ce projet sur le site web ne me semble pas non plus très claire. Il est important de la maintenir à jour. Bien sûr, nous comprenons qu'il est encore plus difficile d'organiser la participation en période de crise sanitaire, et nous vous souhaitons beaucoup de courage.

2249 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Je suis d'accord avec votre approche. Il est important que les participants sachent clairement ce que l'on attend d'eux et ce qu'ils peuvent attendre.*

Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer le stress qu'engendre la participation et l'énorme travail qu'elle représente. Le tout est de trouver le bon équilibre.

2251 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Je ne pense pas avoir obtenu de réponse à ma question mais, étant donné que j'ai deux*

De heer Pepijn Kennis (Agora).- *U hebt ons meer inzicht gegeven in het proces dat u volgt. Dat een aantal zaken al beslist zijn, lijkt me in deze context logisch.*

Ik wil even inpikken op wat collega Verstraete daarnet opwierp. Zelf ben ik ook niet van mening dat een participatieproces alleen van een wit blad kan vertrekken. In het ideale geval worden burgers er, zoals de minister al zei, zo vroeg mogelijk bij betrokken en ontwerp je samen het project. Alleen ga je sneller, maar samen ga je verder, is hierbij het motto. In die zin bouwt dit basisconcept voort op Good Move en dus ook op het burgerpanel inzake mobiliteit dat ik daarnet vermeldde. Dat is zeker het geval voor de grote lijnen. Alleen is de communicatie hierrond van essentieel belang. Op dat vlak is het zoeken naar de algemene lijn van deze regering. Zo vragen de bewoners van de Leopold II-wijk al langer om inspraak over het stadsvernieuwingscontract (SVC). Dit betreft weliswaar de bevoegdheid van een andere minister, maar het is in elk geval soms zoeken naar de algemene lijn van deze regering om burgers zo vroeg mogelijk te betrekken bij projecten.

De openheid over waar er nog geparticipeerd kan worden en waar niet, over welke beslissingen al vastliggen en welke nog niet, is essentieel om frustratie te vermijden. Zo vermijden we immers dat burgers ten onrechte verwachten dat ze mee kunnen nadenken en alles nog kunnen veranderen. Zo vernam ik dat er nu ineens een mobipunt zou komen, maar duidelijkheid is hierover niet.

De algemene communicatie over dit project op de website lijkt me ook niet erg duidelijk. Ik heb er in elk geval geen plannen of grote lijnen op teruggevonden. U zei dat de enquête nog loopt, maar op de website lijkt ze in elk geval afgesloten sinds eergisteren. De resultaten, die aangekondigd worden vanaf 28 maart, zijn nog niet beschikbaar. Dat kan uiteraard een paar dagen duren, maar het is belangrijk om die communicatie up-to-date te houden.

Uiteraard is participatie organiseren in coronatijden extra moeilijk, wat Agora zelf ook ondervindt. We wensen u alvast goede moed hiermee. Het is echter wel mogelijk en kan zeker resultaten opleveren.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- *U hebt de voorgeschiedenis goed geschetst. Ik kan me vinden in uw aanpak. Het is belangrijk dat deelnemers duidelijk weten wat er van hen verwacht wordt en wat zij mogen verwachten.*

We mogen overigens niet onderschatten hoe belastend participatie kan zijn. In Schaarbeek lopen momenteel bijvoorbeeld drie participatieateliers over verkeersluwe mazen. Die vergen veel van de deelnemers, ze moeten er meerdere avonden aan besteden. Ze doen dat met plezier, maar laten we dat werk niet onderschatten. Het komt erop aan om een gulden middenweg te vinden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.*

autres questions prévues sur le même sujet, je crois que je vais approfondir celui-ci dans les semaines qui viennent.

2253 **M. David Weytsman (MR)**.- Je suis satisfait de savoir que la place Rogier ne sera pas un modèle pour la place Saintelette.

2255 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Merci pour ces éléments de réponse. Je déposerai une autre question à ce sujet, car ce projet suscite ma curiosité.

2257 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais)**.- *M. Kennis, l'enquête a effectivement été clôturée. Je vais vérifier pour quelle raison.*

2259 - *L'incident est clos*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Ik ben blij dat het Rogierplein niet als voorbeeld zal dienen voor het Sainteletteplein.*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans)*.- *U hebt mijn nieuwsgierigheid gewekt. Ik kom nog terug op dit project.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Kennis, ik stel vast dat de enquête inderdaad is afgesloten, terwijl ze tot eind april had moeten lopen. Ik vraag na hoe dat komt en zal u de correcte informatie bezorgen.

- *Het incident is gesloten.*