



**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 13 JUILLET 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 13 JULI 2021**

ZITTING 2020-2021

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. David Leisterh 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 rapport sur les comptes annuels 2020 de parking.brussels".

Discussion – Orateurs :

M. David Leisterh (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. David Weytsman 7

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

concernant "le développement du réseau de métro à Bruxelles".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 16

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer David Leisterh 1

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

betreffende "het verslag over de jaarrekeningen 2020 van parking.brussels".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Leisterh (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 7

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

betreffende "de ontwikkeling van het metronetwerk in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 16

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

<p>Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le volet mobilité du PAD Herrmann-Debroux".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)</p> <p>M. Tristan Roberti (Ecolo)</p> <p>M. Jonathan de Patoul (DéFI)</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het mobiliteitsluik van het RPA Herrmann-Debroux".</p> <p>Bespreking – Sprekers :</p> <p>Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)</p> <p>De heer Tristan Roberti (Ecolo)</p> <p>De heer Jonathan de Patoul (DéFI)</p>
<p>Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les différentes applications MaaS".</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)</p> <p>M. David Weytsman (MR)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	23	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de verschillende MaaS-applicaties".</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)</p> <p>De heer David Weytsman (MR)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>
<p>Question orale de M. Fouad Ahidar</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "le grand nombre de collaborateurs de la STIB qui présentent leur démission volontaire".</p>	31	<p>Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het groot aantal medewerkers van de MIVB die vrijwillig ontslag nemen".</p>
<p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	33	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "l'éclairage public en Région bruxelloise".		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de openbare verlichting in het Brussels Gewest".	
Question orale de M. Jamal Ikazban	34	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	34
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, concernant "la problématique récurrente de la perception des amendes par parking.brussels".		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de herhaaldelijke problemen met de inning van de boetes door parking.brussels".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	38	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	38
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 nouvelles avancées relatives au futur du pont Marchant à Anderlecht et la nouvelle occupation de son espace public".		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende "de nieuwe ontwikkelingen betreffende de toekomst van de Marchantbrug in Anderlecht en de nieuwe ingebruikneming van de openbare ruimte ervan".	

1101 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID LEISTERH**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID LEISTERH

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

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

1105 concernant "le rapport sur les comptes annuels 2020 de parking.brussels".

betreffende "het verslag over de jaarrekeningen 2020 van parking.brussels".

1107 **M. David Leisterh (MR).**- Dans le rapport du commissaire sur les comptes annuels 2020 de parking.brussels, il est interpellant de constater l'abstention d'opinion du commissaire aux comptes sur le bilan de la société à la date du 31 décembre 2020. Le commissaire indique ne pas avoir été en mesure de recueillir l'ensemble des éléments probants, suffisants et appropriés pour fonder une quelconque opinion d'audit.

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *De commissaris van de rekeningen van parking.brussels heeft voor 2020 een onthoudingsadvies verleend. Hij kon namelijk niet genoeg materiaal verzamelen om een audit uit te voeren en om de exacte omzet te bepalen. De aangifte van het agentschap was onvolledig.*

En l'occurrence, il fait part de toute une série de difficultés pour évaluer avec exactitude le chiffre d'affaires de l'institution, étant donné l'envoi de déclarations incomplètes par cette dernière. Il révèle également certaines irrégularités relatives à divers produits d'exploitation, qui sont imputables à la qualité des données issues des différentes interfaces utilisées. En outre, il précise que certains problèmes de migration de données vers le système de gestion, non résolus à ce jour, l'ont empêché de disposer d'une vue claire sur l'ancienneté des créances commerciales ouvertes à la date de clôture et d'ainsi se prononcer sur la valorisation des créances.

Wat de bedrijfsopbrengsten betreft, is er sprake van onregelmatigheden doordat de verschillende gebruiksiinterfases geen kwaliteitsvolle gegevens opleverden. Er zijn ook nog problemen met de migratie van gegevens. De commissaris kon zich bijgevolg geen beeld vormen van hoelang handelsvorderingen openstaan noch van wanneer ze geïnd kunnen worden.

De commissaris kon zich niet uitspreken over de vraag of de boekhouding van parking.brussels wettelijk in orde is, noch of er andere overtredingen op statuten en wetboeken zijn gepleegd.

Il explique encore ne pas avoir pu disposer des explications et des informations requises pour remplir sa mission de contrôle de l'administration. Le commissaire établit qu'il n'a pas été en mesure, d'une part, de s'exprimer sur le fait que la comptabilité de parking.brussels est tenue conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique et, d'autre part, de confirmer qu'aucune autre opération ou prise de décision n'a été conclue en violation des statuts, du Code des sociétés ou du Code des sociétés et des associations.

De omzet uit de parkeeropbrengsten van gemeenten en openbare parkeerplaatsen is uit voorzichtigheid enkel berekend op basis van betalingen die het agentschap daadwerkelijk heeft ontvangen. Doordat het agentschap geen volledige aangiften heeft overgemaakt, zijn die gegevens niet exhaustief.

Son rapport mentionne aussi "l'absence d'assurance obtenue en termes d'exhaustivité, notamment liée au chiffre d'affaires relatif aux recettes de stationnement perçues par les communes et aux parkings publics, dont le chiffre d'affaires a été reconnu, par principe de prudence, exclusivement sur la base des paiements effectifs reçus par l'agence, mais limité en raison des déclarations incomplètes envoyées à l'agence par les différents intervenants". Le rapport relève donc une absence d'exactitude dans les informations fournies au commissaire par parking.brussels.

1109 Ces constats sont inquiétants et peuvent nous amener à poser la question du modèle d'entreprise de parking.brussels.

Hoe verklaart u de tekortkomingen die de bedrijfsrevisor aan het licht heeft gebracht? Hoe kunt u het bestuur van parking.brussels ertoe dwingen de wettelijke verplichtingen na te komen? Hoe

Avez-vous connaissance de cette situation et comment expliquez-vous les dysfonctionnements pointés par le réviseur d'entreprise de parking.brussels ?

Quelles actions pouvez-vous exiger de la part de l'organe d'administration de parking.brussels afin que ses obligations légales soient entièrement respectées ?

Quels retours avez-vous eus sur ce point de la part du commissaire au gouvernement siégeant auprès de parking.brussels ? Sont-ils différents ? Sont-ils plus précis ?

Pouvez-vous nous éclairer sur la répétition de tels dysfonctionnements au sein de cet organisme ?

Comment expliquez-vous l'existence de telles observations, qui nuisent à l'image de l'agence, d'une part, et pourraient dissuader les communes de déléguer la gestion du stationnement, d'autre part ?

Qu'avez-vous retenu afin que l'agence mette en place les mesures nécessaires pour tendre vers une image plus fidèle des comptes ?

Qu'en est-il de la valorisation des créances douteuses ? Celles-ci sont-elles en lien avec les plaques étrangères, dont l'agence a du mal à assurer le recouvrement ?

Comment comptez-vous régler la difficulté de transmission d'informations entre les communes et l'agence ?

¹¹¹¹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- M. Leisterh, j'aurais aussi souhaité pouvoir lire ce rapport du commissaire aux comptes de parking.brussels, mais il s'avère qu'il n'est pas public.

Il est interpellant de constater que les comptes 2020 de l'agence parking.brussels et le rapport du commissaire aux comptes sur lesquels se base cette demande d'explications n'ont pas encore été publiés par la Banque nationale de Belgique. Pour l'heure, ces documents n'ont été communiqués qu'aux administrateurs de parking.brussels. Ils sont donc confidentiels.

Les administrateurs de la majorité régionale semblent prendre plus au sérieux que d'autres la confidentialité de ces documents et les règles de déontologie internes. Visiblement, il est devenu habituel de contrevenir à ces règles dans les conseils d'administration et d'y poursuivre d'autres objectifs que la bonne gouvernance.

Pourtant, l'ouverture des conseils d'administration d'organismes publics à l'opposition vise justement un objectif de bonne gouvernance. Il est dès lors regrettable de constater que certains utilisent cette ouverture, décidée de manière constructive par le gouvernement dans le cadre de sa déclaration de politique générale, pour divulguer à l'extérieur et à la presse des documents confidentiels et des comptes qui ne sont pas encore publiés.

luit de feedback van de regeringscommissaris? Hoe komt het dat parking.brussels geregeld slecht functioneert?

Deze vaststellingen zijn slecht voor het imago van parking.brussels en kunnen gemeenten afschrikken om met het agentschap in zee te gaan. Wat denkt u daarvan? Hoe kan het agentschap een nauwkeurigere jaarrekening voorleggen?

Wat met de inning van twijfelachtige handelsvorderingen? Hebben die iets te maken met buitenlandse nummerplaten?

De informatieoverdracht tussen gemeenten en parking.brussels verloopt stroef. Wat zult u daaraan doen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *De Nationale Bank van België heeft de jaarrekening van parking.brussels en het verslag van de commissaris van de rekeningen nog niet openbaar heeft gemaakt. De bestuursleden van de meerderheid lijken meer dan anderen belang te hechten aan de vertrouwelijkheid van deze documenten en de interne deontologie.*

Leden van de oppositie hebben nu zitting in raden van bestuur met de bedoeling overheidsinstanties beter te beheren. Helaas blijken sommigen daarvan misbruik te maken om vertrouwelijke documenten en niet-gepubliceerde jaarrekeningen te lekken aan de pers. Discussiëren over goed beheer en jaarrekeningen van overheidsadministraties is zinnig, maar de manier waarop u die discussie start, is bedenkelijk.

Het agentschap worstelt inderdaad met problemen, maar aan de meeste daarvan kan het zelf niets doen. Voor volledige financiële informatie hangt het namelijk af van de goede wil van gemeenten die hun parkeerbeleid nog niet hebben uitbesteed.

Autant il est sain de discuter en commission des enjeux liés à l'élaboration des comptes de parking.brussels ou de n'importe quel organisme public et de discuter de la bonne gouvernance de ces organismes, autant la méthode utilisée ici pose question parce que vos administrateurs ne respectent pas les règles de déontologie des conseils d'administration.

Par ailleurs, l'agence parking.brussels est tributaire de la bonne coopération des communes. Les enjeux mentionnés dans le rapport du commissaire sont principalement exogènes à l'action de parking.brussels. Tout le monde le sait, cette agence a des difficultés, et elle est notamment tributaire du bon vouloir des communes qui n'ont pas délégué la gestion du stationnement pour ce qui est de la transmission des informations financières.

¹¹¹³ À cet égard, il serait judicieux que le MR, qui attaque la gouvernance comptable de l'agence, demande au bourgmestre d'Etterbeek, compétent pour le stationnement payant, de fournir les informations financières dont la non-communication complique la certification des comptes de l'agence.

En résumé, le groupe Ecolo n'ignore pas que tout ce qui touche à la défense du droit de polluer n'a pas de prix aux yeux du groupe MR, mais il lui serait reconnaissant de respecter les règles de déontologie des conseils d'administration dans lesquels il siège.

¹¹¹⁵ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les propos de Mme Pauthier ont de quoi surprendre. La fuite ne peut pas venir de l'opposition, puisque la N-VA plaide depuis longtemps pour que des représentants de l'opposition puissent intégrer les conseils d'administration. Cette promesse figure même dans l'accord de gouvernement.*

Je vous ai déjà interpellée à maintes reprises sur la gestion de parking.brussels. Même la Cour des comptes n'a pas été tendre au sujet des comptes 2016-2017, et encore moins ceux de 2018, vu toutes les erreurs et les problèmes.

¹¹¹⁷ *L'agence connaît des problèmes structurels depuis longtemps. Comment voulez-vous convaincre les communes d'adopter une politique régionale du stationnement, dans ces conditions ?*

Une évaluation de la direction est-elle prévue ? Quelles solutions comptez-vous apporter ?

De MR zou de burgemeester van Etterbeek, die bevoegd is voor betaald parkeren, moeten vragen om informatie over te maken aan parking.brussels. Gebrekkige communicatie bemoeilijkt namelijk de goedkeuring van de jaarrekening. MR-bestuursleden moeten de deontologische voorschriften van raden van bestuur naleven.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het betoog van mevrouw Pauthier verrast me, omdat de N-VA al lang vragende partij is om vertegenwoordigers van de oppositie op te nemen in de raden van bestuur van de Brusselse overheidsinstellingen, iets wat tot nu toe niet is geregeld, al stond die belofte in het regeerakkoord. Het lek kan dus niet van de oppositie komen.

Ik heb al heel vaak vragen gesteld over de talloze problemen bij parking.brussels en heb niet de indruk dat het de goede kant op gaat. Er worden ons talloze problemen signaleerd. Ten eerste zijn er de flagrante inbreuken op de taalwetgeving: het is blijkbaar echt te moeilijk om een boete in de juiste taal op te stellen. Voorts zijn er de onterechte parkeerretributies, IT-problemen, problemen met de klantendienst en een erg laag inningspercentage.

Het Rekenhof was al niet mals voor de jaarrekeningen 2016-2017, maar voor 2018 was het rapport nog erger, met flagrante fouten in de boekhouding, de verkeerde inschatting van de inkomsten, om nog maar te zwijgen over parkeermeters die niet werken en andere problemen.

Er zijn al lang heel wat structurele interne problemen binnen het agentschap. Toen we het met de commissie bezochten, werden er veel beloftes gedaan, maar natuurlijk moeten er ook resultaten zijn. Je kunt de gemeenten niet overtuigen om een gewestelijk parkeerbeleid te voeren als het gewestelijke agentschap niet draait.

1119 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je confirme que toutes les couleurs politiques sont représentées au sein du conseil de gestion, qui compte des membres issus de la Région et des communes.

Par ailleurs, je ne peux que constater que les documents en question ne sont pas encore publics, ce qui ne m'empêche aucunement de répondre à vos questions. Un débat sur le traitement des documents confidentiels devra toutefois avoir lieu au sein de parking.brussels.

Le respect des dispositions légales et réglementaires en matière de comptabilité et une gouvernance financière exemplaire constituent des priorités pour la direction de l'Agence du stationnement et moi-même.

Pour élaborer ses comptes annuels, parking.brussels est toutefois confrontée à certains enjeux, principalement exogènes. Tout d'abord, l'agence dépend du bon vouloir des autorités locales pour établir correctement le chiffre d'affaires correspondant à 15 % des recettes de stationnement des communes qui ne lui en ont pas délégué la gestion ainsi que le produit variable de la transmission du parking public de la porte de Hal. Certaines communes n'établissent pas de rapport complet avec le montant précis à verser à l'agence ou se limitent à verser des acomptes sur les montants à payer. Cela condamne de facto l'agence à une abstention du commissaire aux comptes depuis 2014 et c'est ce qui explique que le débat revienne chaque année.

Cette situation est problématique et j'appelle les communes à respecter leurs engagements en la matière. De son côté, mon administration a la volonté de répondre à cet enjeu de façon structurelle grâce à la nouvelle ordonnance portant sur l'organisation de la politique du stationnement à Bruxelles.

Deuxièmement, la qualité des données relatives à la comptabilisation des recettes liées aux cartes de riverain est tributaire du système informatique qui les délivre. Celui-ci ne fournissant pas toutes les garanties nécessaires au bon fonctionnement de cette opération, parking.brussels a choisi d'utiliser un nouveau logiciel de délivrance de cartes répondant aux exigences. Il sera opérationnel en 2022.

Soulignons que ces deux problèmes qui échappent pour l'instant au contrôle de parking.brussels ne touchent qu'environ 7 % du chiffre d'affaires de l'agence. Les perspectives d'améliorations que je viens d'énoncer devraient les résoudre.

1121 *(poursuivant en néerlandais)*

Le nouveau projet d'ordonnance ainsi que le nouveau logiciel devraient remédier à une série de problèmes et forcer les communes à respecter leurs engagements.

Wordt de directie van parking.brussels geëvalueerd? Door wie? Wat zijn de conclusies? Hoe zullen de problemen opgelost worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Alle politieke kleuren zijn vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Parking.brussels zal intern moeten overleggen over de behandeling van vertrouwelijke documenten.*

Het naleven van boekhoudvoorschriften vormt een prioriteit. Bij het opstellen van zijn jaarrekening hangt het agentschap af van factoren waar het zelf geen invloed op heeft. De gemeenten die de controle over het parkeren op de openbare weg niet aan parking.brussels hebben toevertrouwd, moeten 15% van parkeeropbrengsten aan het agentschap afstaan. Sommige gemeenten rekenen echter niet precies uit hoeveel geld ze het agentschap schuldig zijn of houden het bij voorschotten. Daardoor moet de commissaris zich sinds 2014 onthouden en voeren we dit debat elk jaar.

De gemeenten moeten hun verplichtingen nakomen. Mijn administratie wil het probleem structureel aanpakken door de ordonnantie over de organisatie van het parkeerbeleid aan te passen.

De kwaliteit van de gegevens over de opbrengsten van bewonerskaarten hangt af van het informaticasysteem. Parking.brussels zal vanaf 2022 nieuwe software gebruiken die aan alle eisen voldoet. De twee probleemgevallen waarover parking.brussels geen controle heeft, maken slechts 7% van de omzet uit.

(verder in het Nederlands)

We zijn dus afhankelijk van informatie van de gemeenten om de controles correct uit te voeren. Als sinds 2014 blijkt dat de gemeenten hun verantwoordelijkheid niet nemen en daarom hebben we een structurele oplossing in het nieuwe ontwerp van

1123 *(poursuivant en français)*

Un troisième enjeu concerne la valorisation des créances commerciales dans la comptabilité. Cela est initialement lié au recouvrement de redevances auprès des contribuables, parfois mauvais payeurs ou insolvables. En outre, une partie de ces créances sont héritées des communes déléguant la gestion du stationnement. Or l'agence est une organisation relativement jeune, qui doit faire face à une croissance de son chiffre d'affaires due à la reprise de délégations des communes, avec des systèmes informatiques hétérogènes à intégrer. La migration et la consolidation des différentes bases de données représentent un enjeu qui continuera d'être traité par parking.brussels en 2021, à travers la poursuite du nettoyage des bases de données.

Ces trois enjeux sont suivis avec sérieux par les équipes de l'agence, son conseil d'administration et mon cabinet. Par ailleurs, il faut souligner que des avancées significatives ont été réalisées par rapport au dernier exercice comptable. Parmi les progrès récents, notons que les redevances de stationnement, qui constituent un poste extrêmement important du chiffre d'affaires de l'agence, ont fait l'objet de réconciliations dans le cadre de l'analyse des comptes 2020. Les autres produits d'exploitation - deuxième poste de recettes le plus important - ont eux aussi été correctement réconciliés et testés pour 2020.

En outre, le contrôle interne de l'agence a fortement été renforcé en 2021, avec le soutien d'un expert de premier plan en matière de contrôle interne, de même que la comptabilité générale et publique. Cette dynamique sera poursuivie dans les prochains mois grâce à la décision récente du conseil d'administration et de la direction de renforcer le département de la comptabilité et des finances. L'ensemble des mesures s'inscrivent dans la volonté partagée, par moi et la direction de l'agence, d'atteindre un niveau d'excellence en matière de gouvernance financière.

1125 *(poursuivant en néerlandais)*

Si j'ai répondu à votre question, c'est parce que les comptes annuels et le rapport du commissaire seront bel et bien publiés et que certains éléments sont connus depuis 2014. Pour l'agence comme pour moi, le respect des règles comptables est une priorité absolue.

1127 **M. David Leisterh (MR).**- Le plus important est de savoir qu'une série de mesures vont être prises afin que l'an prochain, le rapport du commissaire soit exempt d'abstention. Ce n'est pas

ordonnantie opgenomen. Tot die van kracht wordt, reken ik op de lokale bestuurders.

Voorts zou het nieuwe informaticasysteem een aantal problemen uit de wereld moeten helpen.

(verder in het Frans)

De niet-geïnde handelsvorderingen vallen uiteen in onbetaalde bekeuringen en vorderingen die het agentschap overgeërfd heeft van gemeenten die hun parkeerbeleid hebben uitbesteed. De omzet van parking.brussels moet stijgen naarmate het jonge agentschap meer gemeenten beheert, maar elke gemeente gebruikt een ander informaticasysteem. In 2021 zal het agentschap verder werken aan de harmonisering van die databanken en de migratie van gegevens.

Alle werkpunten worden nauwgezet opgevolgd. In vergelijking met het vorige boekjaar is er overigens behoorlijke vooruitgang gemaakt. In 2020 zijn er boekhoudkundige afstemmingen uitgevoerd voor de boekhoudposten "retributies" en "andere bedrijfsopbrengsten".

Bovendien is de interne controle over het agentschap en de boekhouding in 2021 aangescherpt dankzij de hulp van een expert. Met de recente beslissing om de afdeling boekhouding te versterken gaat parking.brussels voort op dat elan. Alle betrokken partijen streven naar goed financieel bestuur.

(verder in het Nederlands)

Uiteraard zullen de jaarrekening en het verslag van de commissaris nog worden voorgesteld en gepubliceerd. Een aantal elementen is evenwel al bekend sinds 2014. Daarom heb ik op de vraag geantwoord, ook al is het document nog niet openbaar gemaakt. Het gaat om een debat dat we al meermaals hebben gevoerd en waar we structurele oplossingen voor zoeken. Het is voor mij, maar ook voor het agentschap, immers een absolute prioriteit dat alle jaarrekeningen en boekhoudkundige regels worden gerespecteerd. Dat geldt ook voor de toekomst.

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *Het voornaamste is dat de commissaris zich volgend jaar niet meer hoeft te onthouden.*

la première fois que cela arrive dans ce cadre-là. Je remercie la ministre pour la correction et la qualité de ses réponses.

Mme Pauthier, je comprends que vous tolérez difficilement les esprits critiques, c'est votre droit. Au sein de parking.brussels, un administrateur MR a été désigné par la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale. Il faut donc passer par toute une série de subterfuges pour que l'opposition soit présente au sein des conseils d'administration des organismes régionaux. Même si votre accord de majorité le prévoit, vous n'avez encore rien fait. Dois-je vous rappeler que nous ne sommes pas présents à la STIB, par exemple ? Il y a bien d'autres organismes que vous n'avez pas ouverts à l'opposition. Vous tentez de créer une sorte d'impression idéologique de transparence, mais elle est fautive ! Si, en 2024, vous n'avez pas résolu ce problème, on pourra dire que la transparence prônée par Ecolo n'est que de la poudre aux yeux.

¹¹²⁷ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- C'est bien la peine de revendiquer la présence dans les conseils d'administration si l'on ne respecte pas la déontologie élémentaire et si l'on fait fuiter des documents non encore rendus publics !

Lors de l'audition de parking.brussels en début de législature, les dirigeants de l'agence ont exposé les problèmes rencontrés en toute transparence. Nous savons tous qu'ils ne sont pas nouveaux et il ne me semble pas correct d'utiliser des questions et des interpellations parlementaires pour "faire du clic" avec des non-informations.

Je remercie la ministre de nous avoir expliqué comment le gouvernement entend améliorer la situation et le fonctionnement de parking.brussels.

¹¹³¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Jusqu'à présent, nous n'avons pas beaucoup entendu parler de solutions. Une procédure formelle d'évaluation est-elle lancée envers la direction ?*

¹¹³¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Comme tous les mandataires des services régionaux, les membres de la direction sont soumis à une évaluation au terme de leur mandat de cinq ans.*

¹¹³¹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Seulement ?*

Mevrouw Pauthier, het MR-bestuurslid is aangeduid door de Conferentie van Burgemeesters. De oppositie moet dus allerlei achterpoortjes gebruiken om vertegenwoordigd te raken in gewestelijke raden van bestuur. Als de belofte in het regeerakkoord in 2024 nog geen werkelijkheid is geworden, weten we zeker dat de transparantie waar Ecolo zo voorstander van heet te zijn, maar een fabeltje is!

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *U eist vertegenwoordiging in raden van bestuur op, maar u laat vertrouwelijke documenten uitlekken! Tijdens de doorlichting van parking.brussels aan het begin van de regeerperiode waren de bestuurders erg transparant.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het probleem is al lang gekend. Ik hoop dat er nu eindelijk iets aan gedaan wordt. Tot nu toe was er weinig sprake van oplossingen.

Is er een formele evaluatieprocedure voor de directieleden? Die zou in elke administratie moeten bestaan, zodat duidelijk kan worden bepaald aan welke verwachtingen de directieleden moeten voldoen en of ze daar ook daadwerkelijk aan voldoen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De directieleden hebben een mandaat van vijf jaar en net als alle andere mandatarissen van gewestelijke diensten worden zij geëvalueerd door een gewestelijke mandaatcommissie, die onafhankelijk werkt. Als die evaluatie positief is, kan het mandaat verlengd worden, maar na twee verlengingen wordt het opengesteld voor nieuwe kandidaten. Als de evaluatie negatief is, wordt het mandaat natuurlijk niet verlengd. Die procedure is dus precies dezelfde als voor andere gewestelijke mandaathouders.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Vindt er enkel een evaluatie plaats aan het einde van het mandaat van vijf jaar?

1131 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Des contacts sont établis avec la direction dans cet intervalle. En l'occurrence, on ne peut accuser la direction de mauvaise volonté ou de mauvaise gestion, si les problèmes de l'agence sont dus à un manque d'information de la part des communes.*

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De formele evaluatie vindt plaats na vijf jaar, maar uiteraard zijn er voordien ook al contacten met de directie.

Het probleem waar vandaag sprake van is, wordt veroorzaakt door de gebrekkige input van de gemeenten en van het informaticasysteem. Als er zaken foutlopen omdat de gemeenten hun informatie niet doorsturen naar het parkeeragentschap, dan is het niet de directie van het parkeeragentschap die een negatieve beoordeling moet krijgen. De overige werking is natuurlijk wel haar volle verantwoordelijkheid, maar het is te kort door de bocht om alle problemen te wijten aan een gebrek aan goede wil of aan slecht beheer door de directie. Dat blijkt zeker niet uit het rapport van het Rekenhof.

- *Het incident is gesloten.*

1141 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

1141 **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,**

1141 **concernant "le développement du réseau de métro à Bruxelles".**

1143 **M. David Weytsman (MR).**- Le développement du métro est fortement plébiscité à Bruxelles. Une étude effectuée par Beliris et la STIB en novembre 2020 illustre que 75 % des Bruxellois étaient favorables à l'extension du réseau de métro. C'est énorme et cela démontre le souhait des Bruxellois de bénéficier d'un réseau de transport en commun plus développé et plus performant.

Le MR soutient entièrement le développement du métro à Bruxelles. Il correspond à une demande des habitants, mais il permet également d'assurer à Bruxelles un réseau structurant plus performant, permettant de répondre à la croissance démographique que nous connaissons.

Les avantages du métro sont nombreux : le réseau souterrain permet de libérer de l'espace en surface pour en redonner la jouissance aux habitants. Il permet d'atteindre des taux de fréquence et de régularité grâce auxquels il est possible de déplacer un grand nombre de personnes, sans être soumis aux aléas climatiques et aux incidents avec d'autres usagers sur son trajet.

Plusieurs chantiers majeurs de développement du réseau de métro sont en cours. Le prolongement de la ligne de métro nord-sud jusqu'à Bordet en est le principal. Des études sont également en cours sur le prolongement du réseau vers l'ouest et vers le sud.

Le prolongement du métro vers le sud fait d'ailleurs partie du plan Good Move et est repris sur la carte du réseau de la STIB

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 "de ontwikkeling van het metronetwerk in Brussel".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Maar liefst 75% van de Brusselaars is te vinden voor de uitbreiding van het metronetwerk, zo blijkt uit onderzoek van Beliris en de MIVB uit 2020. Ook mijn fractie is voorstander. De uitbreiding biedt een antwoord op de bevolkingsgroei.*

De metro heeft talloze voordelen. Ondergronds verkeer schept ruimte op straatniveau en wordt niet gehinderd door toevallige weersverschijnselen en conflicten met andere weggebruikers.

De noord-zuidmetrolijn naar Bordet wordt momenteel aangelegd. Er loopt ook nog onderzoek naar mogelijke verlengingen richting het westen en het zuiden. De zuidwaartse doortrekking is opgenomen in Good Move en wordt bestudeerd door Beliris.

Ook verlengingen richting het westen zijn bestudeerd. Er zijn vijf scenario's mogelijk, maar er bestaat geen twijfel over het potentieel voor reizigers en de technische haalbaarheid van het project. Deze resultaten zijn ook opgenomen in Good Move. Corridor A haalt duidelijk het hoogste potentieel. De doortrekking tot aan de basiliek is bijzonder interessant met het oog op een versterking van de Middenring.

comme "ligne en cours d'étude". Cette étude a depuis été confiée à Beliris.

Concernant le développement du réseau vers l'ouest, une étude a été réalisée. Elle a permis d'établir cinq scénarios à approfondir, mais elle a confirmé le potentiel en matière de voyageurs ainsi que la faisabilité technique d'un tel projet. Ses conclusions sont également reprises dans les projections de développement du réseau figurant dans Good Move. Les conclusions sont claires : c'est sur le corridor A qu'il y a le plus de potentiel pour une extension du métro. Ce potentiel existe jusqu'à la Basilique, en particulier dans la perspective d'un renforcement de la rocade de Moyenne ceinture.

¹¹⁴⁵ Convaincu de l'attrait du métro pour notre Région, j'aimerais néanmoins faire le point sur les chantiers en cours et ceux qui devront encore être réalisés, ainsi que sur les projets futurs qui viendront rendre notre Région plus moderne et attractive.

Vous indiquez que le calendrier du tronçon Gare du Nord-Bordet, dont la mise en service est prévue en 2030 et la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à Beliris, n'est pas déterminé par celui du tronçon Gare du Nord-Albert, dont la mise en service est prévue en 2025 et qui est sous la maîtrise d'ouvrage directe de la STIB. Pouvez-vous m'indiquer si les travaux sur ces deux tronçons permettent d'affirmer que les délais seront respectés ? Des retards sont-ils à déplorer ? Dans l'affirmative, lesquels ? Les demandes de permis suivent-elles leur cours ?

L'étude du prolongement du métro sud confiée à Beliris a-t-elle débuté ? Quand sera-t-elle finalisée ? Quand pourrez-vous nous la présenter ? Quels sont les impacts socio-économiques recensés ? Un coût global a-t-il été estimé ? Quels sont les scénarios envisagés par Beliris ? Quand les modélisations des incidences sur le trafic et la fréquentation seront-elles réalisées à l'aide du modèle de simulation Musti de Bruxelles Mobilité ? Quand le projet de métro sud sera-t-il avalisé en troisième lecture par le gouvernement ?

Pour le projet de métro vers l'ouest, quels scénarios ont-ils été approfondis ? Des études supplémentaires ont-elles été diligentées ? Quelles ont été les avancées depuis les conclusions de l'étude ? Un scénario a-t-il déjà été retenu par votre gouvernement ? Quel serait le coût approximatif de cette extension, en fonction du scénario privilégié ?

Que pouvez-vous me communiquer sur l'extension du métro avec Grand-Bigard pour terminus ? Ce dernier pourrait-il être couplé avec un Park and Ride ? Quels contacts entretenez-vous à ce sujet avec votre homologue flamand ?

D'autres projets d'extension du réseau de métro ont-ils été étudiés depuis l'adoption du plan Good Move ? L'idée de déployer un métro aérien jusqu'à l'Adeps en connexion avec le futur Park and Ride a-t-elle été étudiée ? Dans la négative, pourquoi ?

De verbinding tussen het Noordstation en Bordet moet in 2030 klaar zijn. Beliris beheert het project. Het stuk tussen het Noordstation en Albert wordt rechtstreeks door de MIVB beheerd en zou in 2025 opgeleverd moeten worden. Verlopen de werkzaamheden volgens schema? Vloten de aanvraagprocedures voor vergunningen?

Wanneer is Beliris klaar met het onderzoek naar de zuidwaartse verlenging? Welke socio-economische gevolgen zou de verlenging hebben? Wat is het kostenplaatje? Wanneer zal Musti, het simulatiemodel voor verkeersmetingen van Brussel Mobiliteit, worden ingezet? Wanneer zal de regering de verlenging in derde lezing goedkeuren?

Welke mogelijke verlengingen naar het westen worden er bestudeerd? Hebt u al voor een bepaald scenario gekozen? Hoeveel zou elke mogelijke verlenging kosten?

Zou de mogelijke doortrekking tot Groot-Bijgaarden gepaard gaan met de aanleg van een P+R-parking? Overlegt u met uw Vlaamse evenknie?

Worden er nog andere uitbreidingen overwogen, zoals een bovengrondse metro tot aan Adeps en de bijbehorende P+R?

In welke wijken is de nood aan nieuwe metrolijnen het hoogst?

De manière générale, une réflexion est-elle ouverte sur les quartiers enclavés qui apparaissent sur les cartes du monitoring des quartiers ? Selon vos services, quels sont les quartiers en souffrance qui devraient bénéficier directement des nouvelles lignes de métro ?

¹¹⁴⁷ **M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Je remercie mon collègue David Weytsman pour cette intéressante demande d'explications. Le développement du métro constitue pour nous une question prioritaire pour la Région bruxelloise, une question indissociable du développement durable et du développement économique. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, 75 % des Bruxellois sont favorables à l'extension du métro.

Je rappelle aussi l'effort du gouvernement qui a réduit le tarif étudiant. Il est un fait que la fréquentation du métro ne pourra qu'augmenter à l'avenir. Son développement est donc essentiel pour absorber l'évolution démographique que nous connaissons dans la Région. Mon collègue a déjà énoncé les nombreux avantages du métro : la fréquence, la vitesse, la facilité d'entretien qui ne gêne pas la circulation urbaine et la libération d'espace en ville pour, par exemple, une mobilité plus douce.

Une certaine gêne est toutefois occasionnée pour les commerçants pendant les travaux de ces nouvelles rames de métro. Tout cela doit être analysé et compensé financièrement. Il reste évidemment indispensable de soutenir et de promouvoir l'extension du métro. Nous avons appris il y a quelques jours que les premiers essais de la rame de métro de type M7 avaient eu lieu, ce dont nous nous réjouissons.

Dans l'accord-cadre conclu en 2016 pour une durée de douze ans, il me semble qu'une première commande de 43 rames de ce type a été passée. Pouvez-vous me le confirmer et vérifier où en est la commande ? Quelles lignes bénéficieront-elles en priorité de ces nouvelles rames et pour quel motif ? Un calendrier de mise en service progressive de ces nouvelles rames est-il prévu ?

¹¹⁴⁹ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- M. Weytsman pose des questions intéressantes, car il importe de s'inquiéter de l'opportunité et de la pertinence des développements du métro. Mme la ministre, avez-vous connaissance d'une carte blanche publiée à ce sujet dans *La Libre Belgique* le 2 juillet ? Signée par Frédéric Dobruszkes, de l'ULB, vice-président de la Commission régionale de la mobilité, Michel Hubert, professeur à Saint-Louis et à l'ULB, responsable académique des Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Christian Kesteloot de la KU Leuven et Pierre Laconte, secrétaire général honoraire de l'Union internationale des transports publics, elle porte sur le projet de métro 3.

Les auteurs écrivent que ce projet est, depuis le début, démesuré, incertain et risqué sur le plan technique et financier, et que ce bilan coût-bénéfice défavorable s'est encore dégradé à la suite de la crise sanitaire : "Fruit d'une gouvernance d'un autre âge, il a été décidé au plus haut niveau sur des bases invraisemblables. En résumé : des conflits d'intérêts (dont une étude d'opportunité menée par le futur constructeur de la ligne) ; une réduction

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Voor mijn fractie is de ontwikkeling van het metronet een prioriteit die onlosmakelijk verbonden is met duurzame economische ontwikkeling. De regering heeft het schoolabonnement goedkoper gemaakt. Daarnaast moeten we anticiperen op de bevolkingsgroei en de logische stijging van het aantal reizigers.

Handelaars ondervinden soms overlast van de werken. Die hinder moeten we vergoeden, maar voorts steunt mijn fractie de uitbreiding van de metro.

In 2016 is een eerste bestelling van 43 M7-metrostellen geplaatst. Hoe vlot de levering? Op welke lijnen zullen ze rijden? Volgens welk tijdspad worden de metrostellen in dienst genomen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Het is belangrijk om steeds na te gaan of een metro-uitbreiding wel nuttig is. Op 2 juli publiceerde *La Libre Belgique* een open brief over metrolijn 3. De brief is ondertekend door deskundigen Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, Christian Kesteloot en Pierre Laconte.

De auteurs schrijven dat het project van begin af aan buitensporig, onzeker, en op technisch en financieel vlak risicovol is. De kosten-batenanalyse zou door de gezondheidscrisis nog ongunstiger blijken. Voorts wijzen de auteurs op belangenconflicten en een belachelijk lage vooropgestelde vermindering van autoverkeer (0,6%), waardoor de milieu-impact van het project zelfs negatief zou kunnen zijn vanwege de bouwwerven. Het project is niet gebruiksvriendelijk, zeker niet voor mensen met een beperkte mobiliteit, want de haltes liggen zeer diep. Er zijn geotechnische risico's verbonden aan de ongunstige ondergrond. De kosten zijn geraamd op maar liefst 1,66 miljard euro en zullen ongetwijfeld nog oplopen.

escomptée du trafic automobile dérisoire (0,6 %) et donc des gains environnementaux et sanitaires quasi nuls, voire négatifs si l'on tient compte des impacts du chantier ; un projet mal adapté aux besoins des passagers, avec des stations très profondes - nous parlons beaucoup des personnes à mobilité réduite dans cette commission - comme à Londres, Shanghai ou Hong Kong ; des risques géotechniques élevés liés à un sous-sol défavorable et mal connu ; un coût prévisionnel élevé (1,66 milliard d'euros) et nécessairement appelé à enfler si le projet se concrétise ; un coût largement à charge de la Région de Bruxelles-Capitale et risquant de mettre celle-ci en faillite en cas de complications durant le chantier, à l'instar du cas d'Amsterdam avec sa ligne de métro Noord/Zuid."

¹¹⁵¹ C'est pourquoi Ecolo a toujours plaidé en priorité pour le transport de surface. Même si nous exécutons en la matière l'accord de la déclaration de politique régionale, il faut bien admettre qu'il y a des éléments nouveaux, comme l'indiquent avec insistance ces experts : d'une part, la généralisation du télétravail dans les plus gros secteurs d'emploi bruxellois, à savoir les banques, les compagnies assurances et les administrations, et, d'autre part, le risque financier pour la Région.

Dans cette carte blanche, ces experts nous rappellent également que le coût estimé de la ligne d'Amsterdam est passé de 700 millions d'euros à 3,1 milliards au vu des nombreuses difficultés et incertitudes rencontrées. Il convient donc de bien s'interroger sur les éventuelles extensions futures, d'évaluer si les infrastructures souterraines, qui supposent de plus une consommation frénétique d'énergie dans une économie que nous voulons décarbonée, le remuement de milliers de mètres cubes de terre, le passage sous les immeubles et la perturbation des nappes phréatiques, si tout cela constitue bien le meilleur choix en comparaison avec d'autres options.

Nous espérons que les options de prolongation que vous suggérez feront donc cette fois l'objet d'un débat public, car il faut reconnaître que, sur le métro 3 et la pertinence même du projet, le débat public n'a pas eu lieu.

Vous dites dans vos questions que les avantages du métro sont nombreux, que le réseau souterrain permet de libérer de l'espace en surface pour en redonner la jouissance aux habitants. J'observe que M. de Patoul est plus franc, car il dit bien que le métro ne gêne pas la circulation en ville. C'est bien là la première motivation historique du métro : libérer de l'espace en surface pour la circulation automobile.

Je comprends que cela intéresse particulièrement le MR, mais je pense que, sur le plan de la gouvernance publique, ce qui doit nous interpeller est la pertinence du coût environnemental et la pertinence de telles dépenses.

Avez-vous connaissance de cette carte blanche ?

¹¹⁵³ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *J'ai également pris connaissance de cette carte blanche qui remet en*

Bent u op de hoogte van deze open brief?

Ecolo heeft altijd gepleit voor bovengronds vervoer. Mijn fractie voert het regeerakkoord weliswaar uit, maar de argumenten van de experts verdienen aandacht. Telewerk is aan een forse opmars bezig en het Brussels Gewest loopt financiële risico's.

De Amsterdamse Noord/Zuidlijn zou 700 miljoen euro kosten maar kostte uiteindelijk 3,1 miljard euro door allerlei complicaties. We moeten ons dus steeds afvragen of metro-uitbreidingen echt de beste keuze zijn. Ondergrondse infrastructuur slurpt meer energie op en verstoort de grondwaterlagen. Bovendien moeten er duizenden kubieke meter aarde worden verplaatst en wordt er onder gebouwen gegraven.

Ik hoop dat er gedebatteerd kan worden over toekomstige verlengingsvoorstellen. Over metro 3 is dat niet gebeurd.

De vorige sprekers wijzen op talrijke voordelen van de metro, waaronder het feit dat er bovengronds meer ruimte vrijkomt. De oorspronkelijke reden voor de aanleg van de metro was precies om auto's meer plaats te gunnen.

Bij het uitstippelen van het beleid moeten we ons laten leiden door milieukosten en de relevantie van zulke uitgaven.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ook ik heb de open brief gelezen waar mevrouw Pauthier naar verwijst. Het bezorgt

question la ligne nord. J'espère que le gouvernement la mettra néanmoins en œuvre, d'autant que le projet a déjà englouti beaucoup d'argent et que la ligne 55 est complètement saturée.

Les travaux ont enfin commencé pour le métro vers le sud, mais qu'en est-il pour le nord ? Les demandes de permis pour les stations avancent-elles ? Avez-vous de bons contacts avec Beliris ?

¹¹⁵⁵ *J'espère que vous pourrez nous rassurer et que l'utilité de la ligne n'est pas à nouveau remise en question.*

¹¹⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le métro est indéniablement un moyen de transport efficace qui, dans certains cas, constitue le choix le plus pertinent, mais il est important de toujours prendre la totalité du réseau de transports en commun en considération.

Le métro est une colonne structurante de l'offre, au même titre que le réseau ferroviaire. Ce dernier est souvent oublié, alors qu'il offre un énorme potentiel en Région de Bruxelles-Capitale, même s'il faut en augmenter la visibilité et la fréquentation - mais c'est un autre débat. En surface, le tram joue également un rôle structurant, qui doit être renforcé, dans le cadre de la requalification de l'espace public. Enfin, le bus, plus flexible, peut se rendre dans tous les quartiers. Au moment de faire des choix, il faut donc étudier la totalité du réseau.

Il est bien entendu intéressant de débattre des implications du métro. J'ai effectivement lu cette carte blanche.

¹¹⁵⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

Mme Van Achter, il me paraît important de mener ce débat sur les options envisageables. La vision de l'espace public et des transports en commun évolue constamment. Une ligne de tram en surface peut également contribuer à la requalification de l'espace public.

mij grijze haren dat we vandaag nog altijd ditzelfde debat voeren. Ik hoop dat de beslissing over metrolijn Noord intussen toch al lang genomen is en dat de regering ze ook zal laten uitvoeren. Ik heb van uw kant in elk geval geen ander signaal gehoord. Het verrast mij dat mevrouw Pauthier van Ecolo vraagt om het hele project te herbekijken. Dat zou pas een verspilling van belastinggeld zijn. Er zijn immers al heel wat middelen naar dat project gegaan.

Bovendien vraag ik mij af of de auteurs van de open brief ooit tram 55 hebben genomen. Die lijn is oververzadigd. Een metro naar het noorden om de capaciteit van het openbaar vervoer uit te breiden, lijkt mij dus echt wel gerechtvaardigd. Uiteraard hadden we ook liever een ander traject gezien, met een verbinding met het station van Schaarbeek, maar dat zijn debatten die nu geen zin meer hebben. Ik hoop dat we nu antwoorden zullen krijgen over de vooruitgang die er al is geboekt. Ik ben blij dat de werken aan de nieuwe metrolijn naar het zuiden van Brussel eindelijk van start zijn gegaan, maar hoe is het gesteld met de nieuwe metrolijn naar het noorden van Brussel?

Ik weet dat Beliris dat project beheert, maar als parlements lid wil ik weten of er vooruitgang zit in de aanvraag van vergunningen voor de haltes op de lijn naar het noorden toe. Loopt alles volgens schema? Wie trekt de kar? Hebt u goede contacten met Beliris?

De eerste deadline was 2025. Later werd het 2028 en vervolgens 2030. Ik hoop dat we straks niet bij 2035 uitkomen, dat u ons enigszins kunt geruststellen en dat het nut van de lijn niet opnieuw ter discussie staat.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De metro maakt deel uit van het vervoersaanbod, net zoals het treinverkeer, bovengrondse tramverbindingen en flexibele busverbindingen die elke wijk bereiken. Je moet altijd het totaalplaatje voor ogen houden.*

Ik heb de open brief gelezen. Uiteraard kunnen we het altijd hebben over de gevolgen van de metro.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, ik denk dat het nuttig is om een debat te houden over deze kwestie en om van gedachten te wisselen over de opties voor de toekomst van de stad. De visie op de openbare ruimte en het openbaar vervoer evolueert ook. Vroeger werden metrolijnen vaak gezien als een manier om het openbaar vervoer ondergronds verder te structureren, maar

¹¹⁶¹ (poursuivant en français)

Concernant le tronçon Gare du Nord-Bordet, le calendrier de référence prévoit une mise en service en juin 2025. Tous les permis ont été obtenus et les travaux sont en cours.

Au niveau du calendrier, la construction de la nouvelle station Toots Thielemans et ses tunnels de liaison vers les réseaux existants constitue un point déterminant. Les passages sous le Palais du Midi et sous le tunnel du tram à hauteur du croisement entre le boulevard Jamar et la Petite ceinture sont d'une envergure technique très complexe. Des avis sont continuellement émis afin de surmonter toute difficulté imprévue.

Concernant la partie Bordet-Gare du Nord, toutes les procédures de permis d'urbanisme introduites par Beliris suivent correctement leur cours. Pour rappel, Beliris est le maître d'ouvrage de ce tronçon. Malgré la période de confinement, l'étude d'incidences est en cours de finalisation, ce qui permettra à Beliris d'introduire une demande de permis d'urbanisme modifiée au plus tard six mois après la notification de la fin de l'étude.

De ce fait, un permis d'urbanisme sera attendu d'ici la fin 2022. La mise en exploitation du métro Albert-Gare du Nord serait quant à elle prévue à l'horizon 2032, ce qui nous laisse encore onze ans. Ce calendrier est bien entendu prévisionnel et dépendra avant tout de l'ampleur des engagements autorisés par urban.brussels dans le cadre de la procédure de délivrance de permis d'urbanisme.

Au sujet du prolongement du métro sud, je vous rappelle que l'étude est gérée par Beliris. J'ai reçu des informations, mais je vous invite à interroger la ministre de tutelle, Karine Lalieux, à la Chambre. Selon les informations reçues, l'étude n'a pas encore débuté. Beliris a reçu des offres de bureaux d'études spécialisés. Je souhaite attirer votre attention sur le fait que l'étude n'a pas pour objet d'évaluer la pertinence d'un métro vers le sud de Bruxelles, mais de déterminer la manière optimale d'améliorer la desserte en transports en commun à fort potentiel de voyageurs.

Cette étude n'ayant pas encore démarré, je ne peux vous fournir de réponse concrète.

¹¹⁶⁵ (poursuivant en néerlandais)

Il ne s'agit donc pas seulement d'envisager le métro, mais aussi d'autres moyens de transport.

vandaag beseffen we dat een bovengrondse tram, zoals tramlijn 9, ook een meerwaarde kan bieden voor de herkwalificatie van de openbare ruimte en dat we ook zo stappen vooruit kunnen zetten.

(verder in het Frans)

Het gedeelte tussen het Noordstation en Bordet moet in juni 2025 klaar zijn. Alle vergunningen zijn afgeleverd en de werken zijn aan de gang.

De bouw van het nieuwe metrostation Toots Thielemans en tunnels die de halte verbinden met bestaande netwerken vormt een scharniermoment in de planning. De tunnels onder het Zuidpaleis en onder de tramtunnel ter hoogte van het kruispunt van de Jamarlaan met de Kleine Ring zijn technisch complex. We zijn continu op onze hoede voor onverwachte moeilijkheden.

Alle aanvraagprocedures van stedenbouwkundige vergunningen voor het stuk tussen Bordet en het Noordstation zitten op schema. Ondanks de lockdown is het effectenonderzoek bijna afgerond. We verwachten de stedenbouwkundige vergunning tegen eind 2022. De inbedrijfstelling van de metro tussen Albert en het Noordstation staat in 2032 gepland. Uiteraard gaat het om een voorlopig tijdpad dat afhangt van de beslissingen van urban.brussels.

Beliris voert onderzoek naar de zuidwaartse metroverlenging. Voor meer informatie kunt u voogdijminister van Beliris Lalieux ondervragen in de Kamer. Voor zover ik weet heeft Beliris offertes van gespecialiseerde onderzoeksbureaus ontvangen. Er moet worden bepaald op welke manier performant openbaar vervoer zo veel mogelijk wijken kan aandoen.

(verder in het Nederlands)

Het is een studie van Beliris, maar het Brussels Gewest kijkt uit naar de resultaten. Het gaat erom hoe we het zuiden van Brussel beter kunnen bedienen, niet alleen met de metro, maar ook op andere manieren. Omdat de studie nog niet is gestart, kan ik niet antwoorden op de vragen over de sociaaleconomische impact of over de uitvoering van een eventueel project.

1167 *(poursuivant en français)*

Concernant le projet de métro vers l'ouest, l'étude menée par Transamo avait pour objet d'objectiver la demande et la faisabilité d'un tel prolongement. Elle devait aussi évaluer son niveau de priorité par rapport à d'autres extensions, en particulier celles du métro vers le sud de la Région.

L'étude a montré que la fréquentation serait élevée dans la première couronne, jusqu'à la basilique, et nettement plus faible au-delà, vers la gare de Berchem ou la proche périphérie. Plus à l'ouest, le potentiel diminue aussi rapidement : on constate un effet de concurrence avec l'offre de trains S pour les trajets vers le centre-ville, et avec le tram 19 pour les déplacements plus longs.

Concernant la réflexion sur les quartiers enclavés, rappelons d'abord que la totalité du territoire de la Région est couverte par les transports publics. Je crois que nous pouvons en être fiers, même si cela peut encore être amélioré à certains endroits. Mais une remarque s'impose aussi concernant les cartes sur le site du monitoring des quartiers : comme le précise la fiche d'analyse jointe aux cartes, les réseaux du TEC, de De Lijn et de la SNCB ne sont pas pris en compte pour calculer l'accessibilité. Or, certains quartiers dit enclavés sont en réalité bien desservis par d'autres opérateurs que la STIB. Celle-ci déploie toutefois actuellement son plan directeur bus et la situation a déjà beaucoup évolué depuis 2018, date de la publication de la dernière carte du monitoring des quartiers. D'autres améliorations de l'offre auront encore lieu cette année, ainsi qu'en 2022.

1169 *(poursuivant en néerlandais)*

Le métro n'est pas forcément non plus le meilleur moyen pour les désenclaver. Il faut étudier toutes les solutions et souvent, il en existe plusieurs.

1171 *(poursuivant en français)*

De manière générale, les quartiers que vous dites enclavés sont aussi moins denses et l'option du métro n'est pas toujours la meilleure solution pour les désenclaver. Il faut choisir la meilleure option pour ces quartiers. Le métro à Merode a permis de remplacer des lignes de tram importantes. C'est ce qui est en œuvre pour les lignes 3 et 4 et ensuite la ligne 55 vers Bordet. Néanmoins, le rôle du métro n'est pas de renforcer la desserte du réseau à un endroit où la demande est faible. Un bus ou un tram pourrait constituer une meilleure solution.

Vous pouvez consulter le site internet du monitoring des quartiers pour avoir davantage de détails à propos des quartiers dont nous parlons.

(verder in het Frans)

Het onderzoek van Transamo naar de westwaartse verlenging heeft aangetoond dat het stuk tot aan de basiliek druk gebruikt zou worden. Verder naar het westen zouden de reizigersaantallen sterk verminderen vanwege concurrentie met de S-treinen en tram 19.

Het openbaar vervoer bedient het volledige grondgebied van het gewest. Daar mogen we trots op zijn, al is er hier en daar ruimte voor verbetering. Sommige schijnbaar geïsoleerde wijken worden eigenlijk goed bediend door de TEC, De Lijn en de NMBS. De MIVB voert overigens het nieuwe Busplan uit. Er is al veel veranderd sinds de eerste versie van de wijkmonitoring in 2018. Dit jaar en volgend jaar wordt het aanbod nog verbeterd.

(verder in het Nederlands)

Er is een kaart met Brussels wijken die we met het openbaar vervoer moeten ontsluiten. Dat betekent echter niet dat we daar per se een metrolijn moeten aanleggen. We moeten nagaan welk vervoersmiddel daarvoor het meest geschikt is en vaak is dat een bus, een tram of een trein. Er zijn vaak meerdere opties mogelijk.

(verder in het Frans)

De metro bij Merode heeft drukke tramverbindingen vervangen; de nieuwe metrolijn 3 zal hetzelfde doen met huidige tramlijnen 3, 4 en 55. De rol van de metro is niet om het netwerk uit te breiden naar gebieden waar de vraag niet erg hoog is. Een tram- of busverbinding is daar beter voor geschikt.

U kunt de wijkmonitoring online raadplegen voor meer details, al houdt die site geen rekening met andere vervoersmaatschappijen dan de MIVB.

Il ne faut pas oublier que cela concerne uniquement la STIB et que des véhicules De Lijn, SNCB et TEC circulent aussi à Bruxelles, ce que nous apprécions.

1173 **M. David Weytsman (MR).**- Je vous remercie de confirmer que le métro est également un moyen de transport efficace parmi d'autres.

Je ne suis pas surpris par les propos de Mme Pauthier. Historiquement, Ecolo s'est toujours opposé à tous les projets de métro en Région bruxelloise. Chaque fois qu'Ecolo était dans la majorité, nous avons perdu du temps et, parfois, le gouvernement a même freiné certains projets.

Nous voyons bien aujourd'hui la tentation d'Ecolo, pour ce projet ainsi que d'autres projets de métro, d'utiliser des arguments techniques et financiers - certes très pertinents - uniquement comme un moyen de s'opposer strictement à certains projets et non comme des pistes de solutions à trouver ensemble. Je pense pourtant que nous sommes payés, honorablement d'ailleurs, pour trouver des solutions dans l'intérêt de la mobilité à Bruxelles, afin d'accroître l'offre de transports en commun, réduire la congestion routière et libérer de l'espace public pour en faire profiter les Bruxellois.

Mme la ministre annonçait il y a un an que, en raison de différents problèmes, le projet avait pris six mois de retard. Je comprends maintenant de votre réponse que le projet aurait deux ans de retard par rapport aux dates annoncées initialement, sur le tronçon qui dépend de la STIB. Est-ce exact ?

S'agissant du prolongement vers le sud de Bruxelles, j'entends que Beliris n'est pas chargée d'examiner le potentiel de cette ligne. Pour éviter que, dans trois ans, quand l'étude sera finalisée par Beliris, Mme Pauthier ne dénonce l'absence de potentialités dans ce développement, j'invite le gouvernement bruxellois à examiner celles-ci.

1175 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Sauf erreur de ma part, je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions sur la mise en service progressive des nouvelles rames de métro de type M7. Je reformulerai ma question par écrit.

Le métro libère, en effet, de l'espace en surface, ce qui est un grand avantage. Il y a 30 ans, l'objectif était peut-être d'intensifier de cette manière la circulation automobile, mais aujourd'hui, c'est l'occasion de créer des espaces conviviaux, notamment pour les piétons, et de mettre en place une mobilité douce. Il importe véritablement de ne pas opposer les modes de transport et leurs usagers.

1175 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je n'ai jamais dit qu'il fallait revoir de fond en comble le projet de métro 3. Nous n'allons pas reboucher les trous, notamment à l'avenue de Stalingrad. Je souhaite, par contre, une analyse de la pertinence et du rapport coût-bénéfice de ce mode de transport dans le cadre de

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- De metro heeft zijn plaats in het openbaar vervoersaanbod.

Ecolo is altijd tegen metro-uitbreidingen geweest. Telkens Ecolo in de regering zit, verliezen we tijd.

Technische en financiële argumenten zijn zeker van tel. Ze mogen echter alleen worden gebruikt om samen oplossingen uit te denken, niet om bepaalde projecten tegen te houden.

Een jaar geleden zei u dat het project zes maanden vertraging had opgelopen. Uit uw antwoord van daarnet maak ik op dat de werken aan het stuk dat de MIVB beheert, twee jaar achterlopen op schema. Klopt dat?

Ik roep de regering op om Beliris het potentieel van een zuidwaartse verlenging alsnog te laten onderzoeken.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Ik zal mijn vraag over de inbedrijfstelling van de nieuwe M7-metrostellen schriftelijk indienen.

De metro maakt bovengronds ruimte vrij. Dertig jaar geleden was het misschien de bedoeling om meer auto's op de baan te krijgen, maar vandaag biedt het kansen om een zachte mobiliteit op touw te zetten. We mogen de gebruikers van verschillende vervoerswijzen niet tegen elkaar opzetten.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Ik heb nooit beweerd dat het hele project opnieuw bekeken moet worden. Ik wil wel graag dat de relevantie en de kosten-batenverhouding van dit vervoersmiddel worden geanalyseerd met het oog op de mogelijke uitbreidingen naar het westen en

la réflexion menée par la Région sur les deux projets d'extension vers le sud et vers l'ouest.

La ministre a fourni des éléments de réponse en précisant que, pour le métro sud, l'étude n'avait pas pour objet de se pencher sur sa pertinence et que, pour le métro nord, la même étude mettait en évidence qu'il n'y avait pas de densité au-delà de la première couronne. C'est classique pour Bruxelles et c'était déjà le cas pour le métro 3.

Des leçons devront être tirées de l'expérience du métro nord au moment de prendre d'éventuelles décisions. La Région avisera et prendra ses responsabilités le moment venu.

¹¹⁷⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je le rappelle, l'étude n'a pas pour objectif d'analyser la pertinence du prolongement du métro vers le sud, mais bien de déterminer la manière optimale d'améliorer la desserte en transports en commun à fort potentiel de voyageurs vers le sud. Il ne s'agit donc pas que du métro. À mon sens, cela n'a pas de sens de réaliser une étude de notre côté, la collaboration avec Beliris se déroule bien. Nous attendrons les résultats et les analyserons avec beaucoup d'intérêt.

L'idée n'est pas non plus d'éviter à tout prix une solution en surface. Le projet du tram 9 a montré que le tram pouvait être intégré dans l'espace public, voire s'avérer un vecteur important de requalification et d'amélioration de cet espace. Un véhicule en surface fait notamment gagner du temps aux piétons. Les trams présentent donc des avantages importants au niveau de l'efficacité et constituent aussi une ligne structurante importante à souligner.

Il ne s'agit donc pas de choisir entre tel ou tel mode de transport en commun, mais de tous les développer, en cherchant la meilleure solution pour le meilleur tracé. On parle beaucoup de l'offre métro-tram-bus, mais il ne faut pas oublier toutes les lignes de train présentes dans notre Région, qui ne demandent qu'à être utilisés.

Il faut aussi garder un œil sur l'analyse coût-bénéfice. Les projets doivent pouvoir être financés. Un projet de métro doit se faire le plus vite possible, avec le budget le plus réduit possible, mais le métro 3, par exemple, requiert beaucoup de temps et d'argent. Nous approchons des 2 milliards d'euros.

Tous les éléments doivent être mis sur la table. Les transports en commun représentent un sixième de notre budget régional. La STIB est une entreprise performante, mais son développement reste, selon moi, crucial. On peut encore améliorer les transports en commun, mais il faut, pour cela, investir dans tous les modes de déplacement et les différents types de transports en commun.

¹¹⁸¹ **M. David Weytsman (MR).**- S'agissant des constats qui ressortent de l'évaluation des quartiers, notamment ceux dits enclavés, je comprends votre réponse et la prudence dont il convient de faire preuve dans l'analyse.

het zuiden. We moeten lessen trekken uit de uitbreiding naar het noorden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Nogmaals, de studie wordt uitgevoerd om te bepalen hoe het openbaar vervoer richting het zuiden van de stad zo performant mogelijk kan zijn. De samenwerking met Beliris verloopt vlot.*

We sluiten bovengrondse oplossingen niet uit. Tram 9 heeft aangetoond dat ook trams prima in de openbare ruimte ingebed kunnen worden en die ruimte zelfs opwaarderen. Voetgangers kunnen bovendien sneller instappen in een bovengronds voertuig. Op zoek naar de beste oplossing ontwikkelen we dus alle vervoersmiddelen. Daarbij mogen we ook de trein niet uit het oog verliezen.

Metroprojecten moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd tegen een zo laag mogelijke prijs. Metro 3 kost echter tijd en geld: we zitten bijna aan 2 miljard euro. De regering geeft een zesde van haar middelen uit aan openbaar vervoer.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik begrijp het standpunt van Ecolo niet. Uiteraard is het onmogelijk om overal metrotunnels te bouwen. Mevrouw de minister, hebt u een lijst opgesteld met wijken waar de metro naartoe verlengd zou kunnen worden?*

En revanche, je ne comprends pas du tout la position d'Ecolo. Il est évidemment impossible de tracer des lignes de métro partout et il faut se centrer sur les axes structurants. Dans votre réponse, vous dites qu'il faut tout examiner, y compris la présence du métro sur certains axes structurants pour desservir les quartiers enclavés. Avez-vous recensé ces quartiers qui pourraient accueillir de nouvelles extensions du métro ?

1183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ces études ont été conduites quartier par quartier. Pour l'ouest de la Région, plusieurs quartiers de Berchem-Sainte-Agathe ont été répertoriés comme enclavés. Il faut y analyser l'offre existante et la manière de l'améliorer. Vers le sud et l'ouest de la Région, beaucoup d'améliorations peuvent encore être faites. Les projets de métro et de lignes de tram qui sont prévus dans l'accord de majorité sont essentiels pour désenclaver ces quartiers.

M. de Patoul, vous allez déposer une question écrite pour avoir plus de détails sur les rames M7, ce qui me paraît une bonne idée. Il n'y a pas de changement dans le plan d'investissement à cet égard, tout se déroule comme prévu.

Les nouvelles rames permettent de développer de nouvelles lignes de métro, mais aussi d'augmenter la fréquence sur les lignes existantes. De nombreuses rames étant bondées aux heures de pointe, le matin et le soir, en ajouter permettra d'améliorer la sécurité. Nous avons déjà maximisé la fréquence et diminué le temps d'attente entre deux rames. Pour améliorer la sécurité, il faut changer tout le système, et avoir davantage de nouveaux véhicules. Ce sont aussi des investissements très importants pour le confort sur les lignes existantes du métro.

- *L'incident est clos.*

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

1191 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1191 **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,**

1191 **concernant "le volet mobilité du PAD Herrmann-Debroux".**

1193 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le gouvernement bruxellois a adopté en mai 2019 les premières étapes de son plan d'aménagement directeur (PAD) E411. Le projet devrait passer en deuxième lecture avant le 21 juillet 2021. Ensuite, celui-ci sera soumis au Conseil d'État, puis, le cas échéant, approuvé en troisième lecture.

Dans le projet adopté en première lecture figurent la destruction du viaduc Herrmann-Debroux, la création de boulevards dits

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Meerdere wijken van Sint-Agatha-Berchem zijn slecht ontsloten, zo blijkt uit de onderzoeken. In het zuiden en het westen is er nog veel ruimte voor verbetering. De in het regeerakkoord voorgestelde metro- en tramlijnen zijn daarvoor essentieel.*

Wat de M7-metrostellen betreft, verloopt alles zoals gepland. De nieuwe stellen kunnen op nieuwe of bestaande lijnen worden ingezet. In de spits hebben we de wachttijd tussen twee voertuigen al zo kort mogelijk gemaakt. Om het vervoer ook veiliger te maken, moeten we meer nieuwe stellen in gebruik nemen.

- *Het incident is gesloten.*

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "het mobiliteitsluik van het RPA Herrmann-Debroux".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *In mei 2019 keurde de Brusselse regering de eerste stappen goed van het richtplan van aanleg E411. De tweede lezing moet voor 21 juli 2021 gebeuren. Daarna gaat het ontwerp naar de Raad van State, gevolgd door een eventuele derde lezing.*

In het huidige project wordt het viaduct Herrmann-Debroux afgebroken, worden er stadsboulevards aangelegd en

urbains et la suppression des 500 places des deux parkings Park and Ride (P+R) Delta et Herrmann-Debroux.

Le gouvernement prévoit par ailleurs de créer un nouveau parking à la hauteur de l'Adeps. Celui-ci serait relié par le tram 8 dont le trajet serait prolongé. Cela implique que tous les automobilistes devront prendre un tram pour ensuite éventuellement prendre le métro afin de rejoindre le centre-ville. Cette rupture de charge est peu incitative pour les riverains de ce fameux boulevard urbain et pour les personnes ayant déjà effectué le trajet jusque-là en voiture.

Pour justifier le choix du tram 8, vous vous êtes retranchée derrière le rapport sur les incidences environnementales et avez évoqué principalement le coût d'une prolongation du métro. Le prolongement de ce dernier coûterait 94 millions d'euros et serait compliqué à réaliser en raison de nappes phréatiques situées sous son parcours. Le coût de la prolongation du tram jusqu'à l'Adeps coûterait, quant à lui, 34 millions d'euros, ce qui expliquerait le choix du gouvernement.

Au vu de son ampleur (6 km), de sa durée projetée (12 ans) et de la procédure d'adoption des PAD, le projet continue de cristalliser les tensions chez de nombreux citoyens des communes concernées. À l'annonce de l'adoption du PAD en deuxième lecture, de nombreux riverains dénoncent une fois encore un passage en force au mépris de la participation citoyenne. Ils demandent une réactualisation du projet en profondeur, appuyée sur les commentaires de la première enquête publique ; ils s'étonnent également qu'aucune autre option que la destruction du viaduc n'ait été étudiée.

Pourtant, des solutions existent ! Comme évoqué par M. Weytsman, il serait par exemple possible de créer une portion de métro en extérieur et aérien, en lieu et place du viaduc. Cela existe à New York, Chicago, Tokyo ou Sidney. Pourquoi pas à Bruxelles ?

¹¹⁹⁵ S'inspirant de New York justement, le bureau d'architecture Cerau avait d'ailleurs proposé de transformer le viaduc en "high line" multimodale, par laquelle le métro serait prolongé jusqu'à Jezus-Eik, sans couper un arbre et tout en décongestionnant le carrefour Léonard.

L'infrastructure est existante et cela rejoint la demande de ceux qui souhaitent voir surgir des Park and Ride (P+R) en amont de la Région, connectés à des transports publics à haut niveau de fréquence. Le coût serait plus limité. Les calculs montrent qu'un kilomètre de métro aérien coûte près de quatre fois moins cher qu'un kilomètre de métro souterrain. Des scénarios étaient sur la table et ne semblent pas avoir été étudiés : pourquoi ?

La mobilité doit être au cœur des enjeux du projet de PAD, qui prévoit la mise en place d'un nœud intermodal avec une connexion forte aux transports publics à l'entrée de la ville. Ce pôle de mobilité aurait notamment comme objectif de permettre le report modal pour les automobilistes, qui ne peuvent se rabattre sur des alternatives à l'échelle métropolitaine. Mais

verdwijnen er 500 parkeerplaatsen op de park-and-rides Delta en Herrmann-Debroux.

De regering wil een nieuwe parking aanleggen ter hoogte van Adeps. Tram 8 zou tot daar verlengd worden. Wie er zijn wagen parkeert, moet dus eerst de tram nemen alvorens op de metro te kunnen overstappen. Een verlenging van de metro zou 94 miljoen euro kosten en is ook technisch niet evident. De verlenging van de tram zou maar 34 miljoen euro kosten.

De burgers zijn ontevreden over het project, omdat er geen rekening zou zijn gehouden met de opmerkingen uit het openbaar onderzoek. Zij vinden het ook vreemd dat er geen alternatieven bestudeerd zijn voor de afbraak van het viaduct. Die bestaan nochtans. De heer Weytsman wees bijvoorbeeld op de mogelijkheid van een bovengrondse, verhoogde metrolijn.

Zo'n verhoogde metrolijn zou tot Jezus-Eik kunnen worden doorgetrokken, wat zou stroken met de idee om buiten het gewest park-and-rides aan te leggen, die via een hoogfrequent openbaar vervoer met de stad verbonden zijn. Bovendien is een verhoogde metrolijn vier keer goedkoper dan een ondergrondse metrolijn. Waarom werd die optie niet bestudeerd?

Een park-and-ride (P+R) die enkel op een tramlijn is aangesloten, heeft weinig zin. De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) heeft bovendien haar twijfels bij de locatie vlak bij het sportcentrum.

Hoever staat het ontwerp van richtplan van aanleg Herrmann-Debroux? Heeft de regering het al bekrachtigd? Welke vergunningsaanvragen zijn al ingediend?

Waarom werden de resultaten van het eerste openbaar onderzoek niet gepubliceerd? Wat waren die resultaten?

de quel nœud multimodal s'agit-il quand on parle d'un P+R uniquement relié à une ligne de tram ?

La Commission régionale de développement (CRD) remet elle aussi en cause la localisation envisagée à hauteur du centre sportif de la forêt de Soignes et considère qu'il faut le mettre le plus en amont possible, avec des transports en commun à haut niveau de service, ce qui ne serait pas le cas ici.

Où en est le projet de PAD Herrmann-Debroux ? Une question était à l'ordre du jour hier en commission du développement territorial. Je pense qu'elle n'a pas été posée.

Le projet de PAD Herrmann-Debroux a-t-il été validé au sein du gouvernement ? Certains permis concernant le périmètre du PAD et ses environs ont été déposés et sont en cours d'instruction : lesquels ?

Pourquoi les résultats de la première enquête publique n'ont-ils pas été publiés ? Quels en étaient les résultats ?

Perspective.brussels travaillait à des propositions d'adaptation sur la base des avis de la CRD et des 600 courriers de réclamations et d'observations reçus dans le cadre de l'enquête publique. Le gouvernement devait se prononcer. Les propositions complémentaires du rapport sur les incidences environnementales devaient être appliquées en fonction des décisions du gouvernement.

¹¹⁹⁷ Quelles remarques avez-vous intégrées et quels changements majeurs ont-ils été adoptés à ce stade ? Avez-vous étudié la possibilité d'étendre le réseau de métro, en aérien ou en extérieur ?

J'en ai fini avec mes questions, qui étaient initialement beaucoup plus longues mais qui ont été abrégées par le Bureau élargi.

¹¹⁹⁹ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Mme la ministre, vous savez que le groupe Ecolo accueille favorablement le projet régional visant à requalifier l'infrastructure routière d'entrée de ville entre le carrefour Léonard et la zone Delta. Le viaduc Herrmann-Debroux est la résultante de la vision développée dans les années 60 qui visait à favoriser la pénétration automobile depuis le ring de Bruxelles jusqu'au cœur de la ville le plus rapidement possible.

Nous connaissons les conséquences de cette vision sur la qualité de vie des Bruxellois. Le viaduc Herrmann-Debroux crée une véritable rupture urbaine puisqu'il est impossible de le traverser à pied ou à vélo entre le carrefour de la chaussée de Wavre et le viaduc des Trois Fontaines, soit sur près d'un kilomètre. Une famille auderghemoise qui habite rue Albert Meunier doit ainsi parcourir un kilomètre et demi à pied pour se rendre à la plaine de jeux du Rouge-Cloître qui se situe pourtant à 150 m à vol d'oiseau de leur domicile.

Concernant la question du plan d'aménagement directeur (PAD) en tant que tel, ce dossier relève de la compétence du ministre-

Perspective.brussels werkt aan een aanpassing van het richtplan op basis van de adviezen van de GOC en de opmerkingen uit het openbaar onderzoek. De regering zal er zich vervolgens over uitspreken en de bijkomende voorstellen uit het milieueffectenrapport toepassen.

Welke wijzigingen aan het richtplan van aanleg zijn er goedgekeurd? Wordt een verlenging van de metro, al dan niet bovengronds, bestudeerd?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Volgens de Ecolofractie verdient Brussel betere toegangswegen tussen het Leonardkruispunt en Delta. In de jaren zestig vond men dat de auto zo diep mogelijk in de stad moest kunnen doordringen en het viaduct Herrmann-Debroux is daarvan het resultaat. Voor de levenskwaliteit was dat geen goede zaak, want zo'n autoviaduct hakt de wijk in twee.*

Gisteren heb ik de minister-president al ondervraagd over het richtplan van aanleg als dusdanig. Hij kon voorlopig niet veel zeggen, aangezien de regering het dossier deze week opnieuw onderzoekt. In naam van Ecolo heb ik aangedrongen op een nieuw openbaar onderzoek, aangezien dat het draagvlak voor het project zou vergroten.

Zelf bent u bevoegd voor de mobiliteitsaspecten van het dossier. Kan de verkeerssnelheid op de viaducten nu al tot 50 km/u worden gereduceerd om de geluidshinder te beperken? Hoever staat het overleg met het Vlaams Gewest en De Werkvennootschap in verband met de fietspaden? Is er rekening gehouden met het voorstel om slechts een deel van de trams de

président, que j'ai pu interroger hier en commission. Il nous a assuré que le dossier serait examiné cette semaine par le gouvernement et qu'il ne pouvait donc pas nous fournir beaucoup d'informations à ce stade. J'ai notamment insisté sur la demande d'Ecolo de prévoir une deuxième enquête publique, puisque la première a été menée il y a plus de deux ans. Une nouvelle enquête serait de nature à assurer la transparence et à renforcer l'adhésion du public au projet.

Vous aviez déjà répondu en commission à la question de la mobilité et notamment du choix du type de transport pour connecter ou reconnecter le futur Park and Ride (P+R), mais j'aimerais vous interroger sur trois points spécifiques. Premièrement, en vue de réduire les nuisances sonores générées par le trafic sur le viaduc des Trois Fontaines, Herrmann-Debroux et de Watermael, ne faudrait-il pas limiter la vitesse à 50 km/h - la limitation actuelle étant de 70 km/h - sans attendre la mise en œuvre du PAD ? Bruxelles Mobilité examine-t-elle actuellement cette question ?

Ensuite, où en est la concertation avec la Région flamande et De Werkvennootschap à propos des pistes cyclables qui devraient longer le futur boulevard urbain entre le carrefour Léonard et le viaduc des Trois Fontaines ? Enfin, au sujet du tram 8, le projet de PAD prévoit de créer des girations vers le futur P+R et d'aucuns désiraient laisser la possibilité de continuer tout droit vers le boulevard du Souverain. Certains trams pourraient alors poursuivre sur la rocade sud, c'est-à-dire continuer tout droit sans rupture de charge à Herrmann-Debroux et d'autres pourraient atteindre le P+R. Le PAD envisage-t-il cet élément-là ?

¹²⁰³ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Il est essentiel que tout se fasse correctement et que cette entrée de la Région bruxelloise ne devienne pas un enfer pour tous ceux qui doivent l'emprunter.

Nous ne nous trouvons évidemment pas dans les mêmes dispositions qu'il y a quelques dizaines d'années, et nous entrevoyons la ville d'une manière différente. Dans cette optique, il conviendrait de réfléchir à la question de la voiture-salaire utilisée chaque jour par des milliers de navetteurs.

Il importe également de continuer à consulter la population et les pouvoirs locaux, entre autres la commune d'Auderghem.

Quelles sont les démarches d'opérationnalisation, les études de faisabilité et autres du Park and Ride Adeps et de la prolongation de la ligne de tram 8 ?

¹²⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Beaucoup de vos questions portent sur le PAD lui-même et c'est le ministre-président qui est compétent en la matière. Je vous invite donc à l'interroger, même si j'ai compris que vous l'avez déjà fait hier en commission du développement territorial. Je me focaliserai donc sur les éléments de l'étude relatifs à la mobilité.

S'agissant de la prolongation du métro jusqu'au centre sportif La Forêt de Soignes, de l'Adeps, c'est l'option de l'extension du tram qui a été privilégiée, notamment dans le plan Good Move

P+R te laten bedienen en andere zonder stop naar de Vorstlaan te laten doorrijden?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *Misschien is het ook nuttig om eens naar de bedrijfswagens te kijken, die dagelijks duizenden personen naar Brussel vervoeren.*

De bevolking en het gemeentebestuur van Oudergem moeten blijvend worden geraadpleegd.

Hoever staat de inwerkinstelling van het plan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Zowel Good Move als de eerste versie van het richtplan van aanleg gaat uit van een verlenging van tramlijn 8 tot aan het sportcentrum Zoniënwoud, die een reorganisatie van de lijnen op de Vorstlaan meebrengt. Een verlenging van de metro is te duur. Op de middenberm van de E411 is trouwens maar plaats voor één enkel spoor van een bovengrondse metro. Om begrijpelijke, aan de exploitatie gerelateerde redenen, is de MIVB daar geen voorstander van.*

et dans le PAD Herrmann-Debroux tel qu'adopté en première lecture. Les lignes desservant le boulevard du Souverain seraient alors réorganisées, option plus cohérente avec les ambitions de réaménagement de l'entrée de ville qu'un métro aérien et plus adaptée à la demande potentielle de prolongement de la ligne 5 du métro.

L'hypothèse du prolongement du métro jusqu'au centre sportif de l'Adeps ou jusqu'à Jezus-Eik a été examinée à de nombreuses reprises, mais n'a pas été retenue dans l'immédiat. En effet, même si l'option d'un métro aérien est certes moins chère à construire que son équivalent souterrain, pareille infrastructure demeure plus coûteuse qu'une ligne de tram.

Par ailleurs, les discussions menées pour envisager l'implantation d'un métro aérien au centre de l'autoroute E411 ont buté sur le problème de l'espace disponible. Une telle option contraindrait une exploitation du métro à voie unique, entraînant une dégradation substantielle des conditions d'exploitation : circulation à vitesse réduite, retard d'un sens de circulation par rapport à l'autre, etc. La STIB est fermement opposée à cette option de voie unique sur ses réseaux de métro et de tram.

S'agissant des parkings, les demandes de permis pour l'aménagement et la gestion active des parkings ont été introduites cette année et sont toujours en cours d'analyse par les administrations. Il s'agit d'un permis mixte Bruxelles Environnement-urban.brussels, qui permettra d'optimiser l'usage de ces parkings en tant que Park and Ride (P+R). En libre accès, les P+R inscrits dans le plan régional d'affectation du sol sont largement occupés par de nombreuses voitures ventouses d'employés de bureau travaillant aux alentours ou de riverains, ce qui n'est pas l'objectif d'un P+R.

¹²⁰⁷ Les données récoltées permettront ainsi d'estimer les demandes réelles de P+R à un moment donné et donc de confirmer la pertinence d'un futur parking en amont vers l'Adeps, tel que prévu dans le projet de PAD. Si les parkings venaient à être gérés dans le courant de 2022, les premières conclusions pourront être communiquées en 2023.

En ce qui concerne l'évaluation de l'attractivité d'une connexion directe du P+R au métro, cette analyse se retrouve dans les études de mobilité réalisées dans le cadre du PAD, qui s'appuient entre autres sur les origines et les destinations des usagers de l'entrée de ville grâce au modèle régional Musti. Celui-ci indique qu'une part très importante et même majoritaire des véhicules entrant en Région de Bruxelles-Capitale via l'E411 se dirigent vers le sud-est de la Région, dont déjà 45 % à destination de zones délimitées par la chaussée de Wavre, la Moyenne ceinture, l'avenue Franklin Roosevelt et le boulevard du Souverain.

Ainsi, sur les derniers comptages stabilisés dont nous disposons, sur 3.600 véhicules entrant sur l'E411 entre huit et neuf heures, il y en a déjà 1.400, presque 40 %, qui sortent au niveau de la chaussée de Wavre, et donc 2.200 qui continuent sur le viaduc. Les usagers qui vont vers le centre-ville sont déjà dans les transports publics au moment d'entrer dans la Région. Ainsi, le

De vergunningsaanvragen voor de aanleg en het beheer van nieuwe park-and-rides worden momenteel onderzocht door de administratie. Leefmilieu Brussel en urban.brussels staan daar samen voor in. De bestaande park-and-rides zijn vrij toegankelijk en worden daardoor grotendeels gebruikt door mensen die in kantoren in de buurt werken of door omwonenden, wat niet de bedoeling is.

Als de twee bestaande park-and-rides (P+R) in 2022 in beheer worden genomen, zullen we een jaar later uit de cijfers kunnen opmaken of er een behoefte is aan een extra P+R aan Adeps.

De vraag is of er wel een directe aansluiting moet zijn tussen de P+R en de metro. Uit een studie blijkt immers dat de meerderheid van de auto's die het gewest via de E411 binnenrijden, vervolgens naar het zuidoosten afbuigen, voornamelijk naar de Waversesteenweg, de Middenring, de Franklin Rooseveltlaan en de Vorstlaan. Veel mensen die naar het stadscentrum rijden, zitten al op het openbaar vervoer als ze het gewest binnenkomen. De parkings van de NMBS-stations fungeren in die zin als P+R. Ook dat argument doet ons beslissen voor een verlenging van tramlijn 8, aangezien die beter op andere tramverbindingen aansluit.

parking des gares de la SNCB joue le rôle de P+R pour cette entrée de ville.

Cette analyse a aussi alimenté l'option d'une extension du tram plutôt que du métro, car celle-ci permet des connexions directes avec la troisième ceinture reliant les boulevards du Souverain et de la Woluwe, tant pour les navetteurs que pour les Bruxellois, avec une complémentarité par rapport à ce que le métro permet déjà.

Je rappelle également que l'agence va mettre en gestion active les deux P+R existants, ce qui leur fera jouer pleinement leur rôle de P+R. Cela aiderait également, grâce aux données récoltées, à préciser les besoins en P+R pour objectiver les besoins réels d'un futur P+R à l'Adeps.

¹²⁰⁹ Il est en effet prévu de doter Maleizen et Jezus-Eik d'installations P+R. Ce sont des plans de De Werkvennootschap. Bruxelles Mobilité est en contact avec ses homologues flamands.

Pour Jezus-Eik, un point "hop in" local est provisoirement mis en place. L'adjectif "local" se réfère principalement à la provenance des passagers qui embarquent. L'objectif est de cibler les usagers ayant pour origine ou destination Jezus-Eik et les environs locaux. L'intention n'est pas d'en faire un point régional avec un fort attrait supralocal.

Un arrêt de bus le long de l'autoroute E411, accessible depuis le centre de Jezus-Eik, sera prévu. Une aire de stationnement sera mise en place, d'une capacité de 100 véhicules et d'un nombre équivalent d'emplacements pour vélos.

Pour Maleizen, la Région flamande envisage un P+R relié à un nouvel arrêt de bus sur le complexe, qui pourrait également être desservi par le TEC. Le développement de ce dernier est un peu moins avancé.

La question de la position des communes concernées doit être posée au ministre-président, car elle concerne tous les plans d'aménagement directeurs et pas que les éléments de mobilité.

En ce qui concerne les mécanismes de compensation à destination des riverains, parking.brussels a effectué un relevé de l'offre et de la demande de stationnement pour les dernières années. Il offre un aperçu de la situation actuelle. Le bilan de stationnement du PAD ne précisera pas qu'au moment du projet, entre autres au niveau des demandes de permis, il sera nécessaire de suivre l'évolution et l'adéquation de l'offre en stationnement sur le PAD.

Concernant la piste cyclable, la Flandre a prévu un réseau express régional vélo (RER-vélo) au sud de la E411, alors que nous prévoyons notre RER-vélo au nord, même si l'infrastructure cyclable au sud de Bruxelles est aussi nécessaire pour avoir un accès fluide et sécurisé aux centres sportifs et pour les habitants des quartiers.

De Werkvennootschap is van plan om in Maleizen en Jezus-Eik park-and-rides aan te leggen.

Uw vragen over de betrokkenheid van de gemeenten moet u aan de minister-president stellen.

Wat de parkeerruimte voor de omwonenden betreft, heeft Parking.brussels de laatste jaren het aanbod en de vraag onderzocht. We zullen zien of die cijfers veranderen wanneer het richtplan van aanleg wordt uitgevoerd.

De Vlaamse overheid mikt vooral op een gewestelijk expresnet voor fietsers ten zuiden van de E411, terwijl wij ons netwerk vooral ten noorden van die autoweg willen aanleggen. Toch zien ook wij in dat er zuidelijke fietsinfrastructuur nodig is voor de omwonenden en om mensen veilig naar het sportcentrum te laten fietsen. Beide fietsnetwerken kunnen naast elkaar bestaan en een aansluiting ter hoogte van het sportcentrum is technisch mogelijk. Daarover plegen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit momenteel overleg.

Les deux projets de RER-vélo ne sont pas incompatibles et une connexion au niveau de l'Adeps semble techniquement possible. Différents scénarios doivent être étudiés en détail.

¹²¹¹ Une concertation est en cours entre De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité à propos de ce raccordement.

¹²¹³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je n'ai pas eu l'occasion d'entendre la réponse de M. Vervoort hier, mais visiblement, elle n'était pas très étoffée.

Vous dites non au métro aérien, mais il est aussi question d'un métro extérieur. Selon vous, il y a un problème de coût. Toutefois, de par le monde, d'autres ont utilisé avec succès cette méthode et d'après mes recherches, elle reste quatre fois moins chère qu'un métro souterrain. Cela nous rapproche terriblement du prix du tram.

Le projet tel que vous l'envisagez crée des ruptures de charge, notamment pour les usagers du tram 8, c'est-à-dire de toute la partie est de Bruxelles et particulièrement les Auderghemois et les Boitsfortois. Je ne vois pas comment vous résolvez cette problématique du tram 8 qui part à l'Adeps.

Votre première réalisation est donc un P+R de 1.500 places. Sera-t-il construit en hauteur, en souterrain ? L'installation des rails de trams peut-elle avoir lieu avant la destruction du viaduc, ou celle-ci est-elle nécessaire pour mener à bien ce chantier ou celui du parking ? Dans quel ordre les travaux doivent-ils avoir lieu ?

¹²¹⁵ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- L'infrastructure existante crée une rupture urbaine dans notre Région.

Pour le tram 8, nous pouvons réfléchir à un système permettant à une majorité des trams une giration vers le P+R sur la ligne existante, en maintenant une possibilité d'aller tout droit, à certains horaires ou pour certains trams, à hauteur d'Herrmann-Debroux.

Vous n'avez pas répondu pour la limitation de vitesse, mais j'admets que je vous ai pris un peu au dépourvu. Nous savons que la mise en œuvre de ce plan d'aménagement directeur prendra encore des années. Il pourrait dès lors être intéressant d'examiner l'opportunité de passer à 50 plutôt que 70 km/h sur les viaducs, à l'entrée du viaduc des Trois Fontaines et jusqu'à Delta. Je ne vois pas ce qui motive le maintien à 70 km/h.

¹²¹⁵ **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je souhaite insister sur la question de l'opérationnalisation, entre autres du P+R Adeps et du tram 8. Nous n'avons pas eu l'occasion d'aborder la question de l'information du public, qui doit être claire et efficace,

Nous devons aménager cette entrée de ville dans une optique urbaine.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U wijst een verhoogde metrolijn af vanwege de kostprijs, maar die zou vier keer goedkoper zijn dan een ondergrondse metro en dus niet zoveel duurder dan een tramlijn.*

Uw eerste verwezenlijking wordt dus een P+R van 1.500 plaatsen. Wordt het een ondergrondse parking? Komen de nieuwe transporen er voor het viaduct verdwijnt? Hoe ziet de werfplanning eruit?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *We willen af van de viaduct, die een stedelijke breuklijn vormt.*

Het zou goed zijn dat een deel van de trams naar de P+R afbuigt, terwijl andere ter hoogte van Herrmann-Debroux rechtdoor gaan.

De uitvoering van het richtplan van aanleg zal jaren in beslag nemen. Het zou interessant zijn om de maximumsnelheid op de viaducten en tot aan Delta tot 50 km/u terug te brengen.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De informatie aan het publiek moet duidelijk en efficiënt zijn.*

1219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme d'Ursel, il est trop tôt pour vous donner un calendrier. Nous devons d'abord finaliser le plan d'aménagement directeur. Le seul échéancier que je pourrais vous donner maintenant serait théorique. Comme le dit M. de Patoul, tous ces projets sont liés et il faut veiller à les réaliser dans l'ordre.

Concernant la réduction de la vitesse à 50 km/h, M. Roberti, c'est une question de sécurité routière qui me tient à cœur. Elle a été examinée dans le cadre du réaménagement général du boulevard urbain en entrée de ville. Cette idée me semble intéressante et mérite d'être davantage étudiée.

Pour les autres questions, une partie des réponses relève des compétences du ministre-président M. Vervoort, et une autre partie pourra être donnée quand les décisions auront été prises et que les projets seront plus avancés. L'avantage de travailler dans le cadre d'un plan d'aménagement directeur est que les différents projets pour ce quartier sont reliés par une même stratégie.

1221 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je réitère notre demande d'envisager une nouvelle enquête publique, étant donné les nombreuses remarques touchant à des modifications profondes du premier projet, formulées par la CRD et les riverains. Leur revendication d'une nouvelle enquête publique tombe en fait sous le sens, vu la nécessité d'un accompagnement et d'une participation citoyenne forte pour un projet aussi important.

- *L'incident est clos.*

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

2105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

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 **concernant "les différentes applications MaaS".**

2107 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- À l'automne 2020, la STIB a lancé l'application pilote de mobilité tout-en-un MoveBrussels. En raison de la crise sanitaire, la fin de la phase de test est apparemment encore reportée à la mi-2022. Une nouvelle application grand public serait ensuite développée. Le client pourrait y trouver toutes les solutions de mobilité possibles et y acheter ses titres de transport.

À la fin de 2020, le gouvernement bruxellois a annoncé vouloir instaurer un péage urbain et une taxe kilométrique, appelée Smart Move. Le projet rencontre une série d'obstacles juridiques, pose encore des questions de compétences et son impact environnemental et sur la mobilité reste flou, étant donné le contexte. Ce qui ne vous empêche visiblement pas de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Voor een werfschema is het nog te vroeg. Eerst moet het richtplan van aanleg afgewerkt worden.*

Een vermindering van de maximumsnelheid werd al bestudeerd in het kader van de globale heraanleg van de stadsboulevard, maar ik wil die oefening graag herhalen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik herhaal mijn vraag om een tweede openbaar onderzoek te organiseren. Zulke grootschalige projecten vergen een sterke burgerparticipatie.*

- *Het incident is gesloten.*

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

VRAAG OM UITLEG 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 "de verschillende MaaS-applicaties".

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In het najaar van 2020 startte de MIVB met het testen van een app voor mobility as a service (MaaS), genaamd MoveBrussels. Door de coronacrisis is de testfase intussen al een paar keer verlengd. Als ik het goed begrijp, loopt de testfase nu tot midden 2022. Vervolgens is het de bedoeling om een nieuwe applicatie te ontwikkelen die voor het grote publiek toegankelijk is. Voor de testapplicatie is 2,2 miljoen euro vrijgemaakt en voor de definitieve applicatie 31 miljoen euro.

Het doel van de MaaS-applicatie die de MIVB ontwikkelt, is het aanbieden van een all-in mobiliteitsdienst die alle vervoersmogelijkheden groepeerd en die de gebruiker in staat stelt om tickets voor die vervoersmogelijkheden te kopen.

vouloir mettre certains éléments en œuvre, dont l'application de Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement.

Eind 2020 kondigde de regering aan dat ze een Brusselse stadstol en kilometerheffing zou invoeren, Smart Move genaamd. Dat project zou worden gefinancierd met 51 miljoen euro uit het Europese herstellfonds.

Momenteel kampt dat project nog met tal van moeilijkheden en onduidelijkheden. Zo zijn er diverse juridische problemen en bevoegdheidsvraagstukken waar we nog geen antwoord op hebben. Ook is de milieu- en mobiliteitsimpact nog onduidelijk omdat de tarieven zijn aangepast en we nog niet hebben berekend wat dat voor de Rand betekent. Niettemin wees u de voorbije maanden geregeld op een aantal aspecten van Smart Move die toch uitgevoerd zouden kunnen worden, waaronder de applicatie.

De Smart Move-applicatie moet een soort van MaaS-applicatie worden waarmee je verschillende routes voor een specifieke bestemming kan opzoeken, tickets kan kopen of naar aanbieders van andere mobiliteitsdiensten (Villo, autodelen) kan gaan.

Ik heb echter de indruk dat er momenteel twee applicaties worden uitgewerkt, die elkaar sterk overlappen: MoveBrussels van de MIVB en Smart Move van Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel.

Wanneer wordt de testfase van de MoveBrussels-app afgerond en wanneer wordt de app beschikbaar voor het grote publiek? Initieel liep de testfase zes maanden. Waarom is ze met anderhalf jaar verlengd? Zijn er, naast de coronacrisis, andere onvoorziene problemen opgedoken die de ontwikkeling en het testen van de applicatie hebben vertraagd?

Wat is de bedoeling van de testfase? Vormt de testapplicatie de basis voor de uiteindelijke MaaS-app van de MIVB? Eind 2020 deed de MIVB een aanbestedingsprocedure ter waarde van 31 miljoen euro voor de ontwikkeling van die app. Kunt u in grote lijnen schetsen waar dat bedrag precies aan wordt besteed?

Hoe verhoudt de ontwikkeling van de MoveBrussels-app van de MIVB zich tot de ontwikkeling van de Smart Move-app? Welk deel van de 51 miljoen euro herstellmiddelen die voor het project Smart Move zijn aangevraagd, gaat naar de ontwikkeling van de Smart Move-app?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Heeft men met de applicaties MoveBrussels en Smart Move hetzelfde doel voor ogen? Wat is het verband tussen beide projecten?*

Met welke gebruikerseigenschappen is er rekening gehouden in de testversie van MoveBrussels? Wordt het testpanel uitgebreid en gediversifieerd? Is er ook rekening gehouden met personen met een beperkte mobiliteit?

Hoe zit het met de genderdimensie? In maart was 40% van de testpersonen een vrouw. Is dat nog altijd het geval?

²¹⁰⁹ *J'ai cependant l'impression que ces deux applications sont en grande partie redondantes.*

Quand la première sera-t-elle accessible au grand public ? Hormis la crise sanitaire, d'autres imprévus en ont-ils retardé le développement et les tests ?

À quoi les 31 millions d'euros prévus pour la conception de l'application seront-ils consacrés ?

Quelle partie des 51 millions d'euros du fonds de relance demandés pour Smart Move ira-t-elle au développement de l'application ?

²¹¹¹ **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Je remercie notre collègue, Mme Cieltje Van Achter, de nous permettre d'assurer le suivi de ce dossier. Je rejoins la question posée sur les liens entre l'application test développée par la STIB et l'application Smart Move, pour lesquels des budgets sont également prévus. Est-ce la même chose ? Quels sont les liens entre les deux ?

Je voudrais également revenir sur certaines questions déjà posées sur le projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) à la fin du mois de mars, mais auxquelles vous ne pouviez pas encore répondre. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'adaptation de l'application test aux caractéristiques de l'utilisateur ? Le panel de testeurs a-t-il été élargi et diversifié ? La version test a-t-elle été adaptée aux personnes à mobilité réduite ? Quelles sont les

caractéristiques de l'utilisateur prises en considération dans cette version test ?

Concernant le développement de l'application définitive, une approche genrée est-elle adoptée ? Au mois de mars, il y avait 40 % de femmes parmi les testeurs. Est-ce toujours le cas aujourd'hui ? Observe-t-on une différence entre les femmes et les hommes au niveau de l'utilisation de l'application MoveBrussels et des modes de transport choisis ?

De façon plus générale, pouvez-vous nous décrire la diversité au niveau socio-économique, de l'âge, de la présence d'enfants, des facilités pour la mobilité active, des lieux de résidence et de travail, etc. des personnes ayant testé l'application ? Cette diversité est-elle suffisante à vos yeux pour concevoir correctement la version définitive ?

²¹¹³ La couverture géographique de l'application test a-t-elle été élargie ? De façon plus générale, avez-vous déjà pu tirer certaines conclusions de cette phase test ? Si oui, lesquelles ?

Pour ce qui est de la mise en œuvre du principe STOP dans le projet MaaS, vous nous aviez déjà dit que l'application MoveBrussels fournissait le coût et la durée du trajet, selon la combinaison choisie, et qu'à durée de trajet égale, les modes actifs apparaîtraient en premier. Il nous semblerait intéressant d'avoir aussi un indicateur de l'impact environnemental du choix qui serait fait par l'utilisateur.

Par ailleurs, pouvez-vous nous rassurer sur le déploiement d'une option pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ? Se verront-elles proposer des trajets accessibles aux PMR ? Les services de mobilité et d'assistance spécifiques aux PMR y seront-ils bien intégrés ?

De manière plus globale, pouvez-vous déjà nous dire quelles fonctionnalités supplémentaires comportera la version grand public de l'application MoveBrussels par rapport à la version test ?

Concernant la possibilité pour l'utilisateur de payer l'ensemble de son trajet d'un coup plutôt que de devoir payer chaque partie sur les applications spécifiques des opérateurs, ce paiement global est-il désormais acquis ?

Vous nous aviez répondu que le test a pour objectif de définir la feuille de route du produit final, soit la stratégie de priorisation des fonctionnalités. Qu'en est-il de l'élaboration de cette feuille de route ?

²¹¹⁵ **M. David Weytsman (MR).**- J'ai posé une question sur le même sujet il y a quelques mois. Vous connaissez donc mon analyse assez critique de la gestion de ce dossier et mon questionnement quant à la pertinence d'avoir un tel outil 100 % public.

Pouvez-vous me confirmer que, tout compris, le budget global du projet MaaS proposé tournera autour des 34 millions d'euros ?

Hoe divers was het testpanel op sociaal-economisch vlak, op het vlak van leeftijd, aantal kinderen, woon- en werkplaats, en geschiktheid op het vlak van actieve mobiliteit?

Werd de geografische dekking uitgebreid? Hebt u uit de testfase lessen getrokken?

De app vermeldt de kostprijs en trajectduur voor elke optie. Bij een gelijke trajectduur worden eerst de actieve modi voorgesteld. Het lijkt ons nuttig om ook de milieu-impact van elke optie te vermelden.

Wordt er vermeld welke trajecten toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit? Welke functies zullen er bij de ontwikkeling van de definitieve versie worden toegevoegd?

Zullen de gebruikers het traject in één keer kunnen betalen, ongeacht het aantal operatoren? Het doel van de testversie was om een prioriteitenlijst van de functies op te stellen. Hoever staat u daarmee?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Bevestigt u dat het totaalbudget voor het MaaS-project 34 miljoen euro bedraagt?*

Wat is uw inschatting van het aantal Brusselaars dat de app SmartMove zal downloaden?

Deuxièmement, et je réitère l'une des questions posées lors de ma dernière demande d'explications, quel est le nombre estimé de téléchargements de l'application MoveBrussels par les Bruxellois ? C'est une question très terre-à-terre mais cruciale, lorsqu'on développe un tel projet.

Comme le demande à juste titre Mme Parmentier, quand les possibilités de réservation et de paiement seront-elles intégrées ?

Enfin, quelle est l'utilité d'une telle application 100 % publique alors que des équivalents existent dans le privé ? N'aurait-on pas pu travailler avec des applications ou des planificateurs d'itinéraire privés, avec intégration de paiement dans le futur ? Comment justifier un tel investissement auprès des Bruxellois ?

²¹¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La phase de test a débuté en septembre 2020 et s'achèvera en juillet 2022. L'application définitive sera ensuite développée pour la fin 2022 et sera présentée au personnel de la STIB avant son lancement officiel.*

Le prolongement de la phase de test n'est dû qu'au manque de fiabilité qu'offrait le contexte sanitaire.

MoveBrussels est une application régionale développée en collaboration avec la STIB, qui dispose des compétences et du personnel nécessaires. D'autant que les transports en commun en constituent l'épine dorsale.

²¹¹⁹ *La nouvelle application sera au moins aussi étendue que celle de test et continuera d'évoluer.*

La STIB a entamé la procédure d'acquisition de la plateforme et de l'application MaaS au début de 2020. Le volet de développement était chiffré à 31 millions d'euros. Je vous promets une transparence totale sur la ventilation de ce montant, dès que la procédure sera achevée.

Par rapport à Smart Move, les deux applications se chevauchent en partie, mais visent d'autres finalités. Smart Move vise à réduire la congestion automobile en actionnant des leviers fiscaux, tandis que MoveBrussels espère amorcer un transfert modal en présentant l'éventail de possibilités. Des discussions sont en cours pour aligner les deux.

Wanneer zullen de reservatie- en betalingsfuncties in de app worden opgenomen?

Wat is het nut van een overheidsapplicatie? Er bestaan al soortgelijke privé-initiatieven. Had u niet beter met die privépartners samengewerkt? Hoe verantwoordt u deze overheidsinvestering?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De testfase die nu loopt, is gestart in september 2020 en loopt tot juli 2022. Daarna moet de definitieve applicatie voor het grote publiek worden uitgewerkt. Die zou tegen eind 2022 voltooid moeten zijn. De invoering zal uiteraard voorafgegaan worden door een presentatie voor de medewerkers van de MIVB.

De testfase is inderdaad verlengd, niet wegens onvoorziene omstandigheden, maar door de coronacrisis. De test ging immers van start tijdens de eerste golf, maar op dat ogenblik was een geloofwaardige test onmogelijk.

MoveBrussels is geen applicatie van de MIVB. Het is een gewestelijke applicatie, waarvan de ontwikkeling begeleid wordt door de MIVB. Die heeft immers de knowhow en de mankracht om eraan te werken. Bovendien vormt het openbaar vervoer de ruggengraat van de Brusselse mobiliteit. De samenwerking met de MIVB is dan ook logisch.

De testfase heeft meerdere doelen. Om te beginnen wordt er feedback verzameld over het gebruik van de applicatie. Ook de impact van MoveBrussels op het gebruik van de verschillende vervoersmodi en het combineren daarvan, wordt gemeten. Voorts is het de bedoeling om ervaring op te doen op het vlak van samenwerking met de vervoersdiensten en de externe leverancier van het MaaS-platform en de applicatie.

De MoveBrussels-app is ontwikkeld voor een testfase die tot midden 2022 loopt. Op basis daarvan zal een nieuwe app worden ontwikkeld die in de tweede helft van 2022 voor het grote publiek beschikbaar moet worden. De nieuwe app wordt minstens even uitgebreid als de huidige MoveBrussels-app en zal uiteraard blijven evolueren.

De MIVB is eind 2020 met de aankoopprocedure voor het MaaS-platform en de MaaS-app gestart. De aanbesteding voor de ontwikkeling had een waarde van 31 miljoen euro. Alle geïnteresseerden hebben de aanbestedingsvoorwaarden ontvangen. Voor een preciezere onderverdeling van het bedrag moet u nog even geduld hebben, want de aankoop is nog niet afgerond. Uiteraard kunt u op volledige transparantie rekenen.

2121 *Le ministre des finances Sven Gatz souligne que les fonds européens financeront le développement des deux applications Smart Move, celle de test et celle destinée au grand public, ainsi que toutes les dépenses qui vont de pair.*

2123 *(poursuivant en français)*

Il est important de rappeler que l'objectif diffère pour ces deux applications. Smart Move est une application fiscale. MoveBrussels est une plate-forme du projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), qui donne accès à une série de services de mobilité. L'idée est que chacune des deux applications intègre les fonctionnalités de l'autre. Elles ont chacune leur but et leur importance.

Mme Parmentier a posé des questions sur le principe STOP, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et les fonctions. J'ai répondu dernièrement à une question de M. Weytsman relative au profil des personnes des phases test, à la pertinence d'utiliser le détail démographique et d'en tirer des conclusions. Il y a peu de changement depuis lors.

L'application sera développée de manière à pouvoir s'adapter aux différents publics cible, y compris les PMR, afin de donner des conseils sur mesure. La personne qui se déplace sera au centre des décisions. Si vous l'utilisez en phase test, vous pouvez déjà entrer certains paramètres afin que l'application tienne compte de vos besoins personnels. Pour les PMR, il s'agira d'indiquer l'accessibilité des accès de surface et la présence d'ascenseurs dans les stations de métro.

2125 C'est dans le dorsal (back-end) que les changements seront les plus importants. Si de nouvelles fonctionnalités peuvent être intégrées dans le frontal (front-end), elles le seront.

M. Weytsman, l'application n'est pas totalement publique. Le dorsal est public, mais les acteurs privés pourront se connecter et

U vraagt wat de link is met de Smart Move-app. De applicaties overlappen elkaar gedeeltelijk en versterken elkaar, maar hebben andere doelstellingen. Smart Move heeft tot doel om de files terug te dringen door middel van fiscale aspecten die in de front- en backend zijn geïntegreerd, terwijl MoveBrussels een modal shift wil teweegbrengen dankzij een overzicht van de verschillende verplaatsingsmogelijkheden.

Smart Move heeft inderdaad ook een MaaS-functie. Daarom is er momenteel technisch overleg aan de gang om te onderzoeken hoe beide apps het best op elkaar kunnen worden afgestemd.

Minister van Financiën Gatz wijst erop dat de middelen uit het Europese herstellfonds zullen dienen voor de ontwikkeling van Smart Move in zijn geheel, ook al zal een aanzienlijk deel van het bedrag naar de ontwikkeling van de Smart Move-app gaan, die in 2022 bij een breed publiek zal worden getest.

Het bedrag omvat de nodige middelen voor het studiewerk, de investeringen in software, de ontwikkeling van smartphoneapplicaties, de functionaliteiten, de databronnen, de rapporteringsmogelijkheden, de aankoop van licenties, de uitbreiding van het netwerk van camera's met automatische nummerplaattherkenning, de communicatie, de kiosken enzovoort.

(verder in het Frans)

De applicaties beogen elk een ander doel. Smart Move is een fiscaal instrument, terwijl MoveBrussels toegang geeft tot de mobiliteitsdiensten. De idee is echter dat elke applicatie ook een reeks functies van de andere applicatie omvat.

Mevrouw Parmentier, het is de bedoeling dat de applicatie advies op maat geeft aan de verschillende doelgroepen, waaronder personen met een beperkte mobiliteit. In de testfase kon de gebruiker al een reeks persoonlijke parameters invoeren. In de definitieve versie zullen personen met een beperkte mobiliteit vakjes kunnen aanvinken zoals de toegankelijkheid van de bovengrondse haltes en de aanwezigheid van liften in ondergrondse haltes.

Mijnheer Weytsman, de app is niet volledig openbaar. Privéspelers kunnen er zich met hun eigen applicaties op aansluiten. Het voornaamste doel is om van mobiliteit een geïntegreerde dienst te maken. De private MaaS-apps volgen

développer des applications. L'idée est de créer un dorsal intégré et de permettre à d'autres applications, y compris privées, d'y greffer une connexion. Notre principal objectif est qu'en Région bruxelloise, la mobilité devienne un service intégré.

2127 Il est actuellement impossible de connaître le nombre de téléchargements.

Par ailleurs, il importe de souligner que le projet MaaS régional veille à inclure tous les éléments de mobilité et tous les opérateurs, afin d'offrir la plus grande palette possible d'options de mobilité et de transport. Les services MaaS privés répondent à des modèles économiques différents, qui peuvent les amener à exclure certaines solutions de déplacement.

2129 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je ne comprends pas que le gouvernement investisse tant d'argent dans ces deux applications, alors que l'on ne sait toujours pas si la taxe kilométrique entrera en vigueur !*

2131 *Surtout qu'elles visent toutes les deux la mobilité tout-en-un et que le volet fiscal est la seule valeur ajoutée de Smart Move. Je réinterrogerai le ministre Gatz à ce sujet, car cela me paraît excessif.*

2133 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Je voulais m'assurer de la représentativité du test, qui doit répondre à toutes les questions pour aboutir à une application définitive et construite sur la base des caractéristiques de l'utilisateur, en tenant compte de tous les types de public.

Ecolo tient à ce que le projet MaaS soit développé par le secteur public et devienne un service lui aussi public. S'il n'était développé que par le secteur privé, les intérêts privés prévaudraient, alors que mon groupe souhaite qu'il intègre les principes du Good Move et du transfert modal. Il est essentiel aussi que le service public vérifie que les données des utilisateurs

een ander economisch model, waardoor ze bepaalde oplossingen misschien uitsluiten.

Het is onmogelijk om het aantal downloads te voorspellen.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik stelde al eerder vragen over de Smart Move-app, waaraan 51 miljoen euro Europees geld wordt besteed. U antwoordde toen dat die applicatie zelfs zonder fiscaal onderdeel, met andere woorden zonder de invoering van een kilometerheffing of een stadstol, zou kunnen blijven bestaan. Vandaag zegt u echter dat het grote verschil tussen de Smart Move-app en de MoveBrussels-app net dat fiscale onderdeel is.

Over de kilometerheffing en de stadstol woedt een hevig debat. Ik vind het heel eigenaardig dat de regering 31 miljoen euro besteedt aan de MoveBrussels-app en nog eens 51 miljoen euro aan de Smart Move-app, terwijl nog niet zeker is of de kilometerheffing er wel komt en of er dus wel een verschil tussen beide zal zijn. Tenzij u mij nu zegt dat die kilometerheffing er zeker komt, maar dan kunt u ook meteen het overleg met de andere gewesten stoppen.

Ik begrijp het echt niet, want beide applicaties zijn bedoeld om mobility as a service (MaaS) aan te bieden, waarbij de gebruikers alle opties krijgen om de stad te doorkruisen en zelf kunnen kiezen welk vervoersmiddel ze nemen.

Ik zal minister Gatz nog eens ondervragen, want 82 miljoen euro voor twee applicaties lijkt mij toch wat van het goede te veel.

Tenzij het echt uw bedoeling is om de kilometerheffing in te voeren, vraag ik mij af waar het Overlegcomité mee bezig is.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Als we willen dat de definitieve app aan de behoeften van elke individuele gebruiker beantwoordt, moet de testapp representatief zijn. Het MaaS-project moet volgens ons door de overheid worden ontwikkeld. Als we het aan de privésector overlaten, dreigen commerciële belangen te overheersen.*

sont utilisées à bon escient pour des études de mobilité et autres, plutôt qu'à des fins commerciales.

2135 **M. David Weytsman (MR).**- Les questions de Mme Van Achter sont très pertinentes et les montants cités sont préoccupants.

Je suis contrarié par la mauvaise gestion dont vous faites preuve. Vous n'arrivez pas à répondre à une question fondamentale, à savoir : quel sera le succès potentiel de cette application ?

Alors que d'autres projets font l'objet d'études techniques et de potentiel, vous dites ne pas pouvoir répondre. Ce n'est pas acceptable.

Je suis persuadé que les personnes qui vous ont conseillée, ou vous-même, avez évalué que l'application serait un succès si l'on atteint, par exemple, 200.000 Bruxellois qui l'utiliseraient au quotidien.

Si cette application publique, qui va nous coûter 35 millions d'euros, n'est téléchargée par personne et est un échec comme elle l'a été dans d'autres villes, nous aurons fait cela pour rien, alors qu'une grande partie de ces informations aurait pu être envoyée à des entreprises privées qui seraient capables d'intégrer dans leurs applications, au service des Bruxellois et de la Région, des questions comme celle relative au handicap.

Votre présentation de ce projet est un écran de fumée composé d'applications, de techniques, de sous-algorithmes et de questions, qui ne communique pas sur le succès attendu. Je pense que c'est mal parti.

Je crains qu'il s'agisse d'une gabegie et l'absence de réponse à ma question n'est pas rassurante.

2137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous êtes réceptifs au fait que le projet mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) est nécessaire à Bruxelles.

Je ne peux pas vous dire combien de personnes souhaitent utiliser la future application, mais je suis convaincue que la Région bruxelloise a besoin d'engager les étapes pour que le projet soit déployé. Le secteur privé est également demandeur que les possibilités de mobilité soient intégrées dans notre Région.

Pour l'instant, le Bruxellois a besoin d'une foule d'applications pour se déplacer. Toutes les rassembler constitue un véritable enjeu et je ne compte pas arrêter ce projet, car je suis sûre qu'il permettra de rendre Bruxelles beaucoup plus intermodale. Les visiteurs bruxellois seront aussi plus intermodaux parce que nous leur montrerons qu'ils peuvent se déplacer d'un point A à un point B en prenant en considération toutes les conditions, le tout en utilisant une seule application.

Personnellement, j'y crois et je peux entendre que vous soyez sceptique. Toutefois, le gouvernement est formellement décidé à avancer sur ce projet.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Als u niet kunt zeggen hoe u het gebruik van de applicatie inschat, getuigt dat van slecht beheer. We kunnen toch moeilijk 35 miljoen overheidsgeld uitgeven voor een app die amper gebruikt wordt! Dan had men het initiatief beter aan privébedrijven overgelaten, die wél alle gegevens in hun apps hadden kunnen integreren, ten bate van de Brusselaars en het gewest. U trekt een rookgordijn op en dat verontrust me.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Iedereen is het erover eens dat het gewest het MaaS-project nodig heeft. Ook de privésector is vragende partij voor een integratie van alle gewestelijke mobiliteitsopties. Alle apps in één globale app samenbrengen, is onze taak als we de intermodaliteit in Brussel willen bevorderen. Ik weet niet hoe groot het succes zal zijn, maar ik geloof er alvast in. Ondanks uw scepsis gaat de regering door op de ingeslagen weg.*

Over het budget en de efficiëntie kan natuurlijk worden gedebatteerd. De app MoveBrussels was al actief toen de ontwikkeling van Smart Move van start ging. De ontwikkeling kan doorgaan, maar beide applicaties moeten wel op elkaar worden afgestemd.

Par contre, les débats sur les budgets et les fonctionnalités sont pertinents. Nous devons nous assurer d'intégrer tout ce que nous développons. L'application MoveBrussels était déjà en œuvre avant que l'application Smart Move ne soit lancée. Le projet doit continuer d'être développé, mais il faut que les éléments soient liés.

2139 *(poursuivant en néerlandais)*

Les fonctionnalités et les options sont différentes, mais les deux applications pourront interagir. Le jour où une application permettra de payer une taxe kilométrique, il faudra qu'elle donne également accès aux autres solutions de mobilité, donc à MoveBrussels.

2141 *(poursuivant en français)*

Je tenais surtout à vous dire que, même si je ne peux vous garantir un nombre élevé de téléchargements de la future application, le but recherché n'est pas d'assurer l'exclusivité du projet de MaaS. Des opérateurs privés pourront également s'inscrire et bénéficier du service d'appui et de la base de données, de manière à également proposer l'application. Différentes catégories d'utilisateurs et différents publics cibles pourront ainsi être atteints.

Mme Parmentier, il y a actuellement 2.000 testeurs. Bien que ce panel ne soit pas tout à fait représentatif de la population bruxelloise, il nous permettra d'avoir un retour d'information sur plusieurs éléments de l'application.

2143 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *Sans le volet fiscal, Smart Move ne présente donc aucun intérêt. Je me demande toujours à quoi bon dépenser 51 millions d'euros de fonds européens pour un projet aussi nébuleux !*

2145 **M. David Weytsman (MR)**.- *Ne soyons pas ridicules : qui s'oppose à un projet MaaS, ou du moins une intégration plus importante, qui sera bien utile ? Le problème n'est pas d'être pour ou contre, mais de savoir comment agir. Le gouvernement*

(verder in het Nederlands)

Dat was ook een van de elementen uit het betoog van mevrouw Van Achter. Het gaat om andere functionaliteiten en opties. Als het in de toekomst mogelijk zou worden om een kilometerheffing via een applicatie te betalen, dan is het relevant dat die applicatie tegelijkertijd de alternatieven toont en bijvoorbeeld aangeeft op welke andere manier je je kan verplaatsen, waar je een overstapparking vindt en dergelijke meer. Via de Smart Move-app zal je vlot toegang krijgen tot de backend van de MoveBrussels-app. Er komt een goede samenwerking tussen beide.

(verder in het Frans)

Met het MaaS-project willen we geen monopolie innemen. Private operatoren kunnen zich aansluiten en gebruikmaken van de ondersteunende diensten en de gegevensbank.

Tweeduizend gebruikers testen momenteel de app. Dat is misschien niet representatief voor de hele Brusselse bevolking, maar biedt toch al een nuttige staalkaart.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het wordt me stilaan duidelijk. De Smart Move-applicatie is de applicatie om de kilometerheffing in te voeren. Zonder die tolheffing heeft die totaal geen zin, want daarnaast wordt ook MoveBrussels ontwikkeld.

Ik vraag me wel nog altijd af waarom er inmiddels al 51 miljoen euro aan middelen uit het Europese herstellfonds zijn voorbehouden voor zo'n onduidelijk project. De Brusselse regering had er zelf geld voor moeten vrijmaken. Als het project na overleg met de andere gewesten uiteindelijk niet doorgaat, wat gebeurt er dan met die 51 miljoen?

Minister Gatz zei dat we er dan nog altijd de MoveBrussels-applicatie mee kunnen afwerken. Dat klopt echter niet want daar hebt u nu al 31 miljoen voor uitgetrokken.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Niemand is tegen het project gekant, maar we willen dat het goed verloopt en dat we lessen trekken uit de kinderziekten waar andere steden mee te kampen kregen. Als men meer dan 30 miljoen aan publieke middelen investeert, moeten die goed gebruikt worden.*

bruxellois a bougé très tardivement. Or, le projet tel que proposé a connu quelques maladies de jeunesse dans d'autres villes.

Des services de MaaS privés existent déjà aujourd'hui en Région bruxelloise. Certes, l'intégration n'est pas parfaite, notamment pour le paiement. Mais vous ne pouvez pas non plus me donner de délai pour une intégration parfaite du paiement dans votre propre application publique. La question est de savoir si ces 32 ou 35 millions d'euros seront bien utilisés, alors que nous aurions pu travailler différemment, notamment avec le secteur privé, en mettant à leur disposition les données nécessaires. Ils auraient pu faire plus, beaucoup plus vite, et pour beaucoup moins d'argent public.

J'entends qu'il y a une symbolique, bien présentée par Mme Parmentier qui dit vouloir un système public pour y intégrer une idéologie. Mais cela coûte quand même 34 millions d'euros ! Et vos réponses ne me laissent pas croire que nous ne nous dirigeons pas vers une gabegie.

2147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet MaaS actuel nécessite encore l'intégration de paiement qui est cruciale. Que nous soyons en retard ou non, l'important est que nous avançons sur cette intégration qui n'est pas une affaire de deux minutes. L'avantage est que le service public se conforme au règlement général sur la protection des données lors du partage des données et inclut tous les opérateurs (et pas uniquement ceux qui sont liés pour des raisons commerciales).

Il faut veiller au respect de certaines conditions, comme le principe STOP, d'où l'utilité d'inclure le secteur public. Il faut toutefois différencier la mise en place d'un suivi et le contrôle du respect des réglementations, d'une part, et les services de MaaS sur lesquels plusieurs opérateurs pourraient travailler, d'autre part.

2147 **M. David Weytsman (MR).**- Il n'est pas nécessaire de développer une application pour cela. Il suffit de fixer des règles claires et de transmettre les informations aux acteurs privés. Rien ne justifie tous ces développements.

2147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous estimons que si. Un travail doit être effectué sur des éléments techniques, juridiques et financiers, ce qui n'est pas facile. C'est une tâche très complexe qui doit être menée avec le suivi nécessaire, ce que nous faisons actuellement avec la collaboration de la STIB.

2147 **M. David Weytsman (MR).**- Ne pas pouvoir estimer le nombre de téléchargements ou mesurer la potentialité d'un projet démontre un manque de sérieux pour un projet pourtant important.

- *L'incident est clos.*

2157 **QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR**

Men had veel nauwer moeten samenwerken met de privésector. Die heeft ervaring met zulke diensten en had voor minder geld en op kortere tijd heel wat meer kunnen bereiken. Men heeft er een ideologische strijd van gemaakt, maar wel een hele dure, en allicht met wanbeheer als resultaat!

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De integratie van de betalingen is een essentieel element van het MaaS-project, waarvan de ontwikkeling veel tijd vergt. Door dat aan een openbare dienst over te laten, garanderen we de bescherming van de gegevens en sluiten we geen operatoren uit. Ook wordt het STOP-principe zo beter gehandhaafd.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Het volstaat om klare regels te schrijven en de nodige gegevens aan privéspelers door te geven.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Daarover verschillen we van mening. Er zijn complexe technische, juridische en financiële aspecten aan de zaak verbonden, waardoor de overheid het stuur beter in handen houdt.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U kunt zelfs bij benadering niet zeggen hoe vaak de app zal worden gedownload. Dat is geen ernstige manier van werken.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

2157 **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,**

2157 **concernant "le grand nombre de collaborateurs de la STIB qui présentent leur démission volontaire".**

2159 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Il y a quelques mois, la STIB a annoncé le licenciement pour faute grave de onze collaborateurs de l'équipe Field Support. Ils auraient contourné de manière systématique le système de pointage de l'entreprise pour ne pas effectuer leur travail. L'annonce a été précédée de deux audits successifs, l'un interne et l'autre externe.*

Dans les semaines qui ont suivi, plusieurs directeurs et gestionnaires ayant de longues années de service ont quitté la STIB, pour des raisons obscures. J'aimerais savoir si leur départ a un lien avec les audits. Combien de personnes sont-elles parties, jusqu'à présent ?

2161 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les raisons qui les ont poussés à démissionner relèvent de la vie privée, je ne peux pas vous répondre sur ce point.*

Quant au renouvellement du personnel, le taux de licenciement à la STIB n'était, en 2020, que de 1,27 %. L'emploi y est donc très stable.

2163 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- *Il est tout de même étrange que ce soient précisément les supérieurs des personnes licenciées.*

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

betreffende "het groot aantal medewerkers van de MIVB die vrijwillig ontslag nemen".

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Enkele maanden geleden kondigde de MIVB het ontslag van elf medewerkers aan wegens zware fout. Die medewerkers, die deel uitmaakten van het team Field Support dat belast is met de begeleiding van klanten in de stations en op het bovengrondse net, maakten willens en wetens systematisch misbruik van het aanmeldingssysteem van het bedrijf om hun werk niet te doen. De aankondiging van de ontslagen werd voorafgegaan door een intern onderzoek bij de MIVB en gevolgd door een externe audit.

In de daaropvolgende weken verlieten verschillende directeurs en managers de MIVB om onduidelijke redenen, onder wie een HR-directeur, een adjunct-directeur van de Service Unit Field Support en een manager Multimodale Zones. Het is hoogst ongebruikelijk dat er bij de MIVB zoveel medewerkers op zo'n korte tijd en op vrijwillige basis vertrekken. Ik zou dan ook willen weten of de externe audit of het interne onderzoek de betrokken directeurs en managers ertoe heeft aangezet om een functie neer te leggen die ze al tientallen jaren vervulden.

Hebt u meer informatie over de vele vrijwillige ontslagen bij de MIVB? Hoeveel personeelsleden zijn er tot nu toe vertrokken? Hoe verklaart u het vertrek van verscheidene personeelsleden na de aankondiging van een externe audit? Beschikt u over cijfers over het personeelsverloop bij de MIVB?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik kan niet in detail treden over de redenen waarom medewerkers ontslag nemen, aangezien dat een privékwestie is, maar ik kan u wel enkele algemene cijfers geven.

In 2020 bedroeg het ontslagpercentage bij de MIVB 1,27%. Dat is heel wat minder dan het nationale gemiddelde van 5%. De werkgelegenheid bij de MIVB is dus erg stabiel.

Op 31 december 2020 telde de MIVB 9.843 medewerkers. Voor 2021 kan ik nog geen cijfers geven, aangezien het jaar nog niet afgelopen is, maar tot nu toe wijst niets erop dat het personeelsverloop plots meer dan 5% zal bedragen. De MIVB vertoont een vrij stabiel personeelskader, wat ook iets zegt over de werkomstandigheden.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Ik ben blij dat er enige stabiliteit is in de cijfers. Het ging wel om een specifieke groep mensen, namelijk de managers van de personen die nu ontslag hebben genomen. Ik vind dat een vreemde zaak.

U hebt het over 1,27%, en dat is inderdaad laag. Hoeveel managementfuncties zijn er in totaal? Misschien is dat echter een

2163 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les raisons de leur départ leur appartiennent. Nous ne manquerons pas de suivre l'évolution des chiffres en 2021.*

- *L'incident est clos.*

2169 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

2169 **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,**

2169 **concernant "l'éclairage public en Région bruxelloise".**

2171 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 6 octobre 2020, je vous interrogeais sur l'incohérence de la gestion de l'éclairage public sur les voiries régionales en Région bruxelloise. À une époque où l'on rationalise et où l'on rassemble tous les services en un seul endroit, la gestion de l'éclairage public reste un point d'amélioration.

Comme vous le savez, lorsque l'éclairage public ne fonctionne pas ou que la lampe d'un réverbère est défectueuse, prévenir rapidement l'instance compétente est parfois un casse-tête pour le citoyen. En Région bruxelloise, deux instances sont compétentes pour la gestion de l'éclairage public : Sibelga et Bruxelles Mobilité. Tout dépend où se trouve le réverbère endommagé. Il peut être complexe de savoir à quelle instance signaler l'incident, sauf si l'on passe par l'application Fix my Street.

Dans votre réponse à mes questions, vous expliquiez les raisons pour lesquelles Bruxelles Mobilité gardait la gestion de l'éclairage public et ne la rétrocédait pas à Sibelga, comme les communes l'ont fait. Vous évoquiez que le gouvernement devait assurer les conditions du déploiement, de la fonctionnalité et de l'entretien de l'ensemble des composantes, donc forcément de l'éclairage, en garantissant la cohérence et la meilleure coordination possible. Cependant, vous ne fermiez pas la porte à cette rétrocession et expliquiez que le gouvernement souhaitait renforcer le partenariat et les synergies avec Sibelga, au bénéfice de la qualité de vie au sein de l'espace public et de l'éclairage, qui en fait partie intégrante. Des contacts, notamment entre Sibelga et Bruxelles Mobilité, étaient programmés afin de déterminer le potentiel et le renforcement de ces synergies.

detail en maakt het weinig uit voor het debat van vandaag. Ik kan die gegevens ook op een ander moment ontvangen.

Plots verlaten een aantal belangrijke directeurs na tien jaar dienst op hetzelfde moment het schip. Ik begrijp dat niet goed, maar misschien ligt dat aan mij.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik kan hier onmogelijk de redenen van het ontslag van specifieke personen bespreken. Dat behoort tot de privé sfeer. We blijven ook in 2021 de algemene cijfers volgen. Mochten er verontrustende signalen zijn, zullen we zeker ingrijpen.

- *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 openbare verlichting in het Brussels Gewest".

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Op 6 oktober 2020 ondervroeg ik u over het onsamenhangende beheer van de openbare verlichting op de gewestwegen. In het Brussels Gewest zijn daarvoor, afhankelijk van de locatie, twee instanties bevoegd: Sibelga en Brussel Mobiliteit. Het is voor de burgers erg moeilijk om te weten wie precies bevoegd is.*

In uw antwoord gaf u aan waarom Brussel Mobiliteit die bevoegdheid niet overdraagt aan Sibelga, zoals de gemeenten dat hebben gedaan. U vreesde dat u minder greep zou hebben op de beslissingen en dat de planning van het onderhoud minder efficiënt zou zijn. U wilde wel de samenwerking met Sibelga versterken en streven naar synergieën.

Nochtans heeft Sibelga een overeenkomst met gemeenten waarin staat dat het bij problemen binnen de 48 uur zal optreden. Dat zou het ook perfect kunnen garanderen voor de gewestwegen.

Les réticences évoquées étaient les suivantes : la perte de la mainmise sur les décisions et la peur de réduire l'efficacité de programmation et d'intervention. Pour ce dernier point, Sibelga a conclu avec les communes une convention visant à intervenir dans les 48 heures en cas de problème. Dès lors, il est tout à fait possible de garantir le même service sur les voiries régionales. Il est important de garantir une certaine cohérence.

2173 Le 17 juin dernier, à l'ordre du jour du conseil des ministres figurait un point concernant l'installation et le renouvellement de l'éclairage public sur les voiries régionales.

Où en sont les discussions entre Bruxelles Mobilité et Sibelga sur la rétrocession de la gestion de l'éclairage public à Sibelga ? Quelles synergies vont-elles être mises en place ? Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet ? Quels sont les tenants et les aboutissants de l'accord-cadre avec un seul opérateur économique qui a été approuvé lors du conseil des ministres du 17 juin ?

2175 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant la rétrocession de l'éclairage public sur les voiries régionales bruxelloises à Sibelga, les inconvénients inhérents à cette rétrocession ont déjà été mentionnés dans la réponse à votre précédente question. Bruxelles Mobilité n'a pas changé d'avis depuis.

Bruxelles Mobilité et Sibelga collaborent pour le raccordement du nouvel éclairage au réseau électrique. Pour Bruxelles Mobilité, il est important de noter que l'éclairage des voiries régionales, mais aussi des ponts, des tunnels, des œuvres d'art et des fontaines nécessite des compétences différentes de celles possédées par Sibelga.

Concernant l'accord-cadre, ce marché a pour objet la fourniture et les travaux nécessaires pour l'installation d'équipements d'éclairage public sur certaines voiries régionales bruxelloises. Il s'agit notamment de renouveler les éclairages très anciens, fonctionnant avec des lampes de type SOX qui ne sont plus produites.

2177 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Une gestion centralisée d'éclairage public par Sibelga se ferait au bénéfice de tous les Bruxellois. La simplification, la rationalisation, la rapidité et l'efficacité sont ce que nous souhaitons tous. Nous reviendrons sur ce sujet à l'avenir.

- *L'incident est clos.*

2181 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

2181 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,**

Hoever staan de gesprekken tussen Brussel Mobiliteit en Sibelga over het beheer van de openbare verlichting? Welke synergieën zijn er mogelijk? Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Wat zijn de belangrijkste punten van de kaderovereenkomst met de enige operator die op 17 juni door de ministerraad werd goedgekeurd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is niet van mening veranderd over de nadelen van een overdracht van de bevoegdheid aan Sibelga. Zij werken wel samen voor het aansluiten van nieuwe verlichting. Voor de verlichting van gewestwegen, maar ook van bruggen, tunnels of fonteinen, zijn andere bevoegdheden nodig dan die van Sibelga.*

Het kaderakkoord slaat op de installatie van verlichting op bepaalde gewestwegen, meer bepaald op de vervanging van verouderde verlichting die gebruik maakt van natriumlampen, die niet meer geproduceerd worden.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Een centraal beheer van de openbare verlichting door Sibelga zou goed zijn voor alle Brusselaars. Wij streven allemaal naar vereenvoudiging en efficiëntie.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

2181 **concernant "la problématique récurrente de la perception des amendes par parking.brussels".**

2183 **M. Jamal Ikazban (PS).**- En janvier dernier, 156.509 amendes ont été dressées pour un peu plus de 66.000 un an plus tôt. On ne compte plus les ratés du système. Ainsi, le seul quartier maritime de Molenbeek-Saint-Jean, qui est payant jusqu'à 21h00, était doté d'un horodateur défaillant puisqu'il affichait une zone payante jusqu'à 18h00. C'est la mésaventure vécue par une automobiliste molenbeekoise en mars dernier, boulevard du Jubilé, dans le quartier maritime. Celle-ci s'était garée après 18h00 sans payer, certaine d'être dans son droit. Cependant, elle a quand même reçu une amende de 25 euros un mois et demi plus tard. L'amende mentionnait un véhicule en infraction à 19h23.

2187 Parking.brussels semble être au courant de la faille survenue dans le quartier maritime. Plus de 300 nouveaux horodateurs ont été progressivement installés à Molenbeek-Saint-Jean entre janvier et mai 2021. Le sous-traitant mandaté pour l'affichage sur les horodateurs n'aurait pas respecté les consignes de parking.brussels. Les horaires n'ont pu être modifiés que fin mai, soit un mois et demi après que l'agence a été mise au courant de la faille.

Début juin, la commune de Molenbeek a également vu déferler les scan-cars sillonnant déjà les rues de Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg et Schaerbeek.

Le système de contrôle du stationnement par les scan-cars ne facilite pas la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et leur impose des démarches pour conserver leur droit à la gratuité. Je vous ai déjà adressé une question concernant cette discrimination, dénoncée par Unia car ne respectant pas la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Cette problématique touche l'ensemble des villes européennes ayant recours aux scan-cars.

Afin de développer une solution pour les détenteurs de carte pour personne à mobilité réduite (PMR), des concertations ont eu lieu entre parking.brussels, les associations de PMR et Unia. En plus, une rencontre positive s'est tenue au sein de la commission mobilité entre l'association Passe le message à ton voisin et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).

La carte PMR étant nominative, parking.brussels invite les titulaires d'une telle carte à enregistrer leur véhicule dans une base de données afin que ce dernier soit automatiquement identifié et échappe au processus de délivrance d'une redevance.

Les nouvelles scan-cars utilisées à Molenbeek ne peuvent différencier un arrêt d'un stationnement et ne peuvent tenir compte ni du temps nécessaire à un conducteur pour aller chercher son ticket, ni des cartes nominatives non associées à un véhicule dont bénéficient certaines PMR. Les automobilistes concernés sont néanmoins verbalisés. À charge pour eux

betreffende "de herhaaldelijke problemen met de inning van de boetes door parking.brussels".

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- In januari 2021 werden 156.509 boetes opgelegd, tegen ruim 66.000 een jaar eerder. Dat komt onder meer door een reeks fouten in het systeem, zoals parkeermeters die op verkeerde parkeertijden waren ingesteld. Tussen januari en mei werden daarom in Sint-Jans-Molenbeek ruim 300 nieuwe parkeermeters geplaatst, nadat iemand onterecht beboet was.

Begin juni zag de gemeente ook een sterke toename van het aantal scan-cars, die ook al de straten van Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Evere, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg en Schaerbeek doorkruisen. Dat systeem maakt het voor personen met een beperkte mobiliteit moeilijker om hun recht op gratis parkeren uit te oefenen. De wagens houden immers geen rekening met de tijd om een ticket te halen, noch met bepaalde parkeerkaarten, zodat mensen onterecht beboet worden en dan administratieve stappen moeten zetten om daar iets aan te doen. Ondertussen moeten ze echter wel de boete betalen.

Parking.brussels heeft daarover overlegd met Unia en een aantal verenigingen. Omdat de parkeerkaart voor deze personen op naam is, heeft parking.brussels hen gevraagd hun voertuig te registreren in een gegevensbank, zodat dat automatisch geïdentificeerd kan worden en er geen boete wordt uitgeschreven.

d'introduire une réclamation, qui ne reporte en rien l'obligation de paiement.

Une fois verbalisé, l'automobiliste dispose de cinq jours pour payer, avant de recevoir au dixième jour un premier rappel sans frais, puis un deuxième rappel majoré de 15 euros, et enfin faire face au recouvrement par voie d'huissier. En 2020, quelque 278.000 redevances ont été transférées à l'huissier chargé du recouvrement. Étant donné les difficultés de contestation et de paiement, bon nombre d'automobilistes se retrouvent confrontés à des courriers de rappel voire d'huissiers.

La personne citée précédemment n'est pas à mobilité réduite, mais elle a contesté son amende, photo de l'horodateur à l'appui. Fort heureusement, l'appareil n'avait pas été adapté lors de la réception du procès-verbal.

²¹⁹¹ Les failles dans le système de perception des amendes de stationnement se multiplient.

Théoriquement, l'agence de perception des amendes doit pouvoir extraire les données de toutes les personnes verbalisées au-delà de l'heure litigieuse, et les rembourser. Cela a-t-il été fait après connaissance de la faille ? Dans l'affirmative, combien de personnes ont-elles été informées de la méprise et remboursées ? Dans la négative, est-il prévu d'informer les personnes lésées ?

Ces nouveaux systèmes de perception des amendes pullulent un peu partout en Europe, comme les radars de feu de plus en plus contestés. Dans quelle mesure ces instruments respectent-ils les réglementations européenne et bruxelloise ?

²¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La commune de Molenbeek-Saint-Jean a sollicité le contrôle du stationnement par scan-car sur son territoire, ce qui constitue une solution efficace. L'échevin de la mobilité de Molenbeek s'est également réjoui en janvier dernier de l'installation de nouveaux horodateurs qui permettent ces contrôles. Je partage son enthousiasme.

Il est à noter que les chiffres que vous citez ont été communiqués à la presse par la première échevine de votre commune, ce qui témoigne de l'intérêt des autorités communales de Molenbeek pour cette question. Toutefois, l'augmentation significative du nombre de contrôles n'est pas due uniquement à l'élargissement des contrôles par scan-car. Elle est également la conséquence du fait que deux nouvelles communes, à savoir Schaarbeek et Koekelberg, ont délégué le contrôle du stationnement sur leur territoire à parking.brussels.

Quelques 300 horodateurs ont donc été installés à Molenbeek entre janvier et mai. Le contrôle par scan-car a démarré au mois de juin. Les horodateurs sont des appareils sophistiqués dont le tarif et l'horaire doivent être paramétrés, de façon à respecter les règles établies dans les zones qu'ils couvrent.

L'incident auquel vous faites référence s'est produit dans le quartier maritime, connu pour sa densité de population. La

In theorie moet het agentschap dat de boetes int, in staan zijn om alle gegevens op te vragen van mensen die bijvoorbeeld op een verkeerd moment beboet werden, en hun boete terug te betalen. Is dat gebeurd? Om hoeveel gevallen gaat het? Zo niet, worden die mensen op de hoogte gebracht van de fout?

Veel nieuwe controlesystemen stuiten overal in Europa op problemen. Stroken die systemen wel met de Europese en Brusselse regelgeving?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De gemeente Sint-Jans-Molenbeek vroeg zelf om de scanwagen in te zetten, wat een efficiënte oplossing is. Er zijn gelukkig ook nieuwe parkeermeters.*

Overigens werden de cijfers aan de pers bezorgd door de eerste schepen van Sint-Jans-Molenbeek, wat aantoont dat de gemeenten hier wel degelijk aandacht voor hebben. Dat er meer controles gebeuren, komt ook niet alleen door de inzet van de scanwagen, maar ook doordat twee bijkomende gemeenten, Schaarbeek en Koekelberg, de controles op hun grondgebied hebben overgedragen aan parking.brussels.

commune a décidé d'y rendre le stationnement payant jusqu'à 21 heures, pour permettre aux riverains qui disposent d'une carte de dérogation de s'y garer plus facilement.

2195 À la mi-mars, une personne qui s'y était garée vers 19h30 s'est en effet fiée aux indications d'un horodateur installé la veille, indiquant que le stationnement était payant jusqu'à 18h. Très logiquement, elle n'a pas payé de ticket de stationnement mais un contrôle effectué par un steward lui a valu une redevance forfaitaire de 25 euros, qu'elle a contestée à juste titre et la redevance a été annulée.

L'horaire indiqué par l'horodateur était donc erroné et les services de parking.brussels ont immédiatement signalé ce problème de paramétrage spécifique au quartier maritime aux sous-traitants chargés d'installer et de configurer ces machines.

Si vous avez bien lu l'article publié par RTL info, vous avez sans doute retenu que parking.brussels a également suspendu le contrôle du stationnement dans ces quartiers après 18h, tant que les nouveaux horodateurs ne seront pas reconfigurés.

Il est donc exact que ce sous-traitant a mis un mois à reconfigurer les machines concernées. Néanmoins, la personne victime de cette erreur représente un cas isolé. Quant à la réponse à votre quatrième question, il est évident que le contrôle du stationnement par des scan-cars respecte bien entendu la législation européenne et bruxelloise en vigueur.

Ainsi, cet incident a été réglé par la suspension temporaire des contrôles après 18h jusqu'à ce que les indications de l'horodateur soient rectifiées.

2197 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous nous dites qu'il a été procédé à la suspension du contrôle, le temps de régler la situation. Je faisais référence aux personnes qui ne se sont pas plaintes, qui ont peut-être été verbalisées durant cette période ou qui ont reçu une redevance à payer. Ces personnes lésées ont-elles été contactées ?

Le problème reste entier pour les PMR. Une concertation est en cours, mais elles sont lésées par ce type de contrôle. Comme je l'ai dit, une scan-car ne fait pas la différence entre un véhicule qui est à l'arrêt - le temps d'acheter un ticket, par exemple- et un véhicule stationné.

Je suis certain que vous prendrez ces éléments en considération et que la situation s'améliorera.

2199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Seule cette dame s'est manifestée. Si d'autres personnes avaient signalé pareille mésaventure, nous les aurions évidemment contactées. Dès que le problème a été constaté, le contrôle a été suspendu dans le quartier, raison pour laquelle il n'y a pas eu d'autres personnes concernées par la perception de la redevance. La situation a été régularisée un mois plus tard et les contrôles ont pu reprendre.

Het incident dat u beschrijft, deed zich voor nadat de gemeente het betaald parkeren verlengd had tot 21 uur. De parkeermeters waren niet tijdig aangepast. Iemand had zich rond 19.30 uur geparkeerd, ervan uitgaand dat dat gratis was, maar kreeg toch een boete van 25 euro. Die persoon verzette zich daar terecht tegen en de boete werd kwijtgescholden. Parking.brussels schortte ook de controles na 18 uur op tot de parkeermeters correct ingesteld waren.

Uiteraard is de controle door scanwagens conform de Europese en Belgische wetgeving.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *U zegt dat de controles opgeschort werden terwijl het probleem geregeld werd, maar in de periode daarvoor zijn er misschien mensen beboet die geen klacht hebben ingediend. Werden die mensen gecontacteerd?*

De controles door een scanwagen blijven problematisch voor personen met een beperkte mobiliteit. Ik hoop dat u daar iets aan zult doen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb alleen weet van dit ene geval. De controles zijn ook meteen opgeschort toen het probleem werd vastgesteld. Als u op de hoogte bent van andere gevallen, kunt u die melden bij parking.brussels.*

- Het incident is gesloten.

Si vous avez connaissance d'autres cas de personnes qui ont reçu des redevances à payer durant la période litigieuse, n'hésitez pas à les réorienter vers parking.brussels, qui pourra procéder aux annulations qui s'imposent.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 nouvelles avancées relatives au futur du pont Marchant à Anderlecht et la nouvelle occupation de son espace public".

M. Gaëtan Van Goidseghoven (MR).- Je reviens une nouvelle fois sur l'état d'avancement de la rénovation du pont Marchant, dit pont de la petite île, qui surplombe le canal de Bruxelles à Anderlecht. En janvier dernier, à ma grande déception, vous m'avez expliqué que la demande de permis pour la reconstruction du pont, introduite en novembre 2018, restait suspendue à la réalisation de l'étude d'incidences. Il devenait donc urgent de trouver des partenaires pour la réalisation de cette fameuse étude.

Vous m'avez également annoncé que le marché d'étude devait être lancé prochainement. Six mois plus tard, j'imagine qu'il a été attribué. Quel est dès lors le partenaire désigné pour réaliser l'étude d'incidences ? Quand est-il prévu de réaliser cette étude ? Y voit-on désormais plus clair quant à l'échéance d'un possible démarrage de chantier ?

En avril, un groupe de riverains a décidé d'utiliser les potentialités du pont, fermé à la circulation depuis 2014, afin d'y développer une série d'activités récréatives. Le collectif Sur le pont Brussels a ainsi été créé. Cette nouvelle utilisation de l'espace public a-t-elle été concertée avec Bruxelles Mobilité et, le cas échéant, votre cabinet ? Quels ont été vos échanges avec les autorités communales d'Anderlecht à ce sujet ? Une intervention spécifique visant à accompagner ou à encadrer cette nouvelle occupation temporaire est-elle prévue ?

Enfin, pour l'avenir de la zone, je rappelle que sans l'accessibilité du pont Marchant, c'est non seulement l'effectivité de la zone d'entreprises en milieu urbain souhaitée par la Région qui est compromise, mais aussi le déploiement du plan particulier d'affectation du sol qui est fragilisé. En effet, ce dernier mise, en matière de mobilité, sur la réouverture du pont, singulièrement pour permettre la desserte des entreprises.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude que vous évoquez est pilotée par urban.brussels, qui n'a pas encore désigné de chargé d'étude. La notification d'attribution sera effectuée quand le choix de l'adjudicataire aura été officiellement approuvé par le comité d'accompagnement de l'étude. La durée prévue

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende "de nieuwe ontwikkelingen betreffende de toekomst van de Marchantbrug in Anderlecht en de nieuwe ingebruikneming van de openbare ruimte ervan".

De heer Gaëtan Van Goidseghoven (MR) *(in het Frans).*- *In november 2018 is een vergunning aangevraagd voor de renovatie van de Marchantbrug over het kanaal in Anderlecht. In januari 2021 bleek dat de aanvraag was opgeschort omdat er een effectenstudie nodig was.*

U zou snel een opdracht voor die studie uitschrijven. Hebt u dat ook gedaan? Welke partner hebt u gekozen? Wanneer voert hij de studie uit? Wanneer zullen de renovatiewerken kunnen starten?

In april organiseerden omwonenden activiteiten op de brug. Overlegden zij daarover met Brussel Mobiliteit of met uzelf? Is er voor deze tijdelijke ingebruikname begeleiding gepland?

Zolang de brug niet toegankelijk is voor het verkeer, heeft het weinig zin om werk te maken van de ondernemingszone die het geweest vlakbij wilt inrichten. Bovendien wordt de uitvoering van het bijzonder bestemmingsplan erdoor ondermijnd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Urban.brussels zal een opdrachtnemer aanstellen zodra het begeleidingscomité de door hem voorgestelde kandidaat officieel heeft goedgekeurd.*

de l'étude est de six mois. Sous réserve du délai de désignation du bureau d'études, elle pourrait débuter en septembre et se clôturer en février 2022. Le démarrage des travaux dépendra de l'importance des modifications à apporter au projet après la remise des conclusions de l'étude d'incidences et du permis d'urbanisme.

Dans le cadre des activités d'été en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité a, en collaboration avec mon cabinet, subventionné et accompagné plusieurs initiatives récréatives dans la zone du pont Marchant, dont celles proposées par le collectif Sur le pont Brussels. La commune d'Anderlecht a été sollicitée dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation pour l'occupation de la voirie. Celles-ci sont notamment basées sur la conclusion du groupe de sécurité de la commune d'Anderlecht, l'avis du bourgmestre d'Anderlecht et les conditions de sécurité et d'encadrement, en ce compris le nouveau plan de circulation locale.

Concernant cette nouvelle occupation temporaire, les événements dans la zone du pont Marchant, et en particulier les activités proposées par le collectif Sur le pont Brussels, sont encadrés par des conditions reprises dans les autorisations d'occupation émises par le gestionnaire de voirie régionale. Elles reprennent les conditions générales du gestionnaire de voirie, les requêtes du Port de Bruxelles, les exigences de sécurité et d'encadrement selon l'avis du bourgmestre, les conclusions du groupe de sécurité de la commune et les obligations consécutives à l'analyse des risques liée à l'organisation des événements et à la cohabitation.

²²¹¹ Je m'intéresse beaucoup à ce qu'il se passe dans ce quartier. De tels projets temporaires permettent de le revitaliser et de le rendre plus attractif pendant l'été. Ils méritent le large soutien que lui apportent la commune et les gouvernements régional et communautaire impliqués.

²²¹³ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte du fait que le bureau d'études n'a pas encore été désigné et que l'étude, d'une durée de six mois, pourrait débuter en septembre. Il y a six mois, on nous annonçait déjà la désignation d'un bureau d'études. Nous sommes dans une course de lenteur.

Chacun doit faire œuvre de transparence. Il faut assumer, le cas échéant, que ce pont ne rouvrira pas et l'annoncer à tout le monde, y compris aux entreprises existantes et à celles que la Région cherche à attirer de toutes ses forces dans la zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU). Autant la commune était porteuse de l'idée qu'il fallait développer la zone du canal, autant la volonté de créer les conditions d'une ZEMU qui impose une forte mixité et la réinstallation d'activités productives dans la zone était le fait de la Région. Si le pont ne rouvre pas, il faut reconsidérer la pertinence et les modalités de mise en œuvre de cette ZEMU.

Pour l'instant, l'ambiguïté est grande et une partie de la population est de plus en plus acquise à la non-réouverture du pont. Mme la ministre, vous devez jouer la transparence.

De studie zou in september 2021 moeten starten en zal zes maanden lopen. De start van de werf zal afhangen van de aanpassingen die het project conform de studie en de stedenbouwkundige vergunning moet ondergaan.

Tijdens de zomer subsidieerde en begeleidde Brussel Mobiliteit in samenwerking met mijn kabinet verscheidene recreatieve activiteiten op en rond de Marchantbrug. De gemeente Anderlecht werd gevraagd om toelating te geven voor het gebruik van de openbare weg. Het is de gewestelijke wegbeheerder die nagaat of de activiteiten in het kader van de tijdelijke ingebruikname voldoen aan de voorwaarden die het gewest, de Haven van Brussel en de gemeente vooropstellen.

Dergelijke tijdelijke projecten verhogen de aantrekkelijkheid van de wijk. Ze verdienen dan ook de steun van de overheid.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik noteer dat de opdracht nog niet is toegewezen en dat de studie, die zes maanden zal lopen, in september kan starten. Het gaat allemaal erg langzaam.*

Als de brug niet opnieuw voor het verkeer zal worden opgesteld, moet u dat duidelijk melden aan de ondernemingen die al in de zone gevestigd zijn of die het gewest erheen wil lokken. In dat geval moet de uitvoering van dit ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving herbekeken worden.

Een deel van de omwonenden is gewonnen voor het idee om de brug niet meer voor het verkeer open te stellen. Wat is uw standpunt?

Le gouvernement bruxellois et vous en particulier êtes-vous toujours porteurs de l'idée que ce pont doit rouvrir, ou sa réouverture n'est-elle plus la seule option sur la table ? J'aimerais vous entendre à ce propos.

L'absence d'avancées dans ce dossier devient sujette à caution pour les autorités communales. Le gouvernement bruxellois est-il partisan de la réouverture du pont au terme des procédures ? À ce stade de l'évolution du dossier, cette question s'impose.

2215 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'occupation temporaire est un enjeu majeur pour le quartier. L'étude sur la réouverture du pont est en cours. Elle a effectivement pris un peu de retard. Nous en attendons les résultats et s'ils suggèrent une nouvelle réflexion sur l'avenir du pont, j'y suis ouverte. Cela mérite aussi un débat dans le quartier. Le gouvernement ne s'est pas exprimé autrement.

2217 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Jusqu'à présent, l'idée de la rénovation puis de la réouverture du pont a été défendue par l'ensemble de vos prédécesseurs, à savoir Pascal Smet, Brigitte Grouwels puis à nouveau Pascal Smet. Aujourd'hui, même la question de la réouverture est sujette à caution, ce qui constitue déjà une évolution.

Il faut faire concorder les objectifs de développement territorial avec ceux de mobilité de la Région. Nous ne pouvons pas exiger que des activités productives soient intégralement desservies par des vélos-cargos.

La Région s'est montrée exigeante dans l'installation d'activités productives. Elle doit ouvrir les yeux sur ses propres volontés ou exprimer comment développer un quartier plus apaisé, avec des activités moins lourdes, et ce de manière transparente.

2217 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je sais que M. Van Goidsenhoven tient à la réouverture de la circulation aux voitures le plus vite possible. Cela nécessite des rénovations, des permis, dans le respect des procédures. L'étude est en cours. Pour l'instant, une occupation temporaire nourrit le débat sur le futur de ce quartier et de ce pont. Il est intéressant d'y réfléchir. Je répète que l'étude qui envisage les rénovations du pont est aux mains d'urban.brussels.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De studie naar de heropening van de brug komt er met wat vertraging. Als blijkt dat ze beter gesloten blijft voor het verkeer, sta ik daarvoor open en zal ik een dialoog in de wijk organiseren.*

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *De regering moet erop toezien dat haar doelstellingen inzake ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit verenigbaar blijven. Ze wil graag bedrijven naar het gewest lokken, maar kan moeilijk verwachten dat die allemaal met bakfietsen worden bevoorrad.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik weet dat u de brug liefst zo snel mogelijk weer ziet opengaan voor het verkeer. Ze moet echter eerst gerenoveerd worden, en daartoe moeten we de nodige procedures volgen.*

- *Het incident is gesloten.*