PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

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 28 SEPTEMBER 2021

———

ZITTING 2021-2022

———

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 28 SEPTEMBRE 2021

———

SESSION 2021-2022

———

Afkortingen en letterwoorden	*Sigles et abréviations*
bbp - bruto binnenlands product	PIB - produit intérieur brut
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry	BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Franse Gemeenschapscommissie	Cocof - Commission communautaire française
DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente
FOD - Federale Overheidsdienst	SPF - service public fédéral
Forem - Waals tewerkstellingsagentschap	Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie	Cocom - Commission communautaire commune
KMO - kleine en middelgrote ondernemingen	PME - petites et moyennes entreprises
MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel	STIB - Société de transport intercommunal bruxellois
ngo - niet-gouvernementele organisatie	ONG - organisation non gouvernementale
NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	SNCB - Société nationale des chemins de fer belges
OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn	CPAS - centre public d'action sociale
Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering	Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité
RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening	ONEM - Office national de l'emploi
VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding	VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle
VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie	VGC - Commission communautaire flamande
VUB - Vrije Universiteit Brussel	ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Lefrancq 1

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

betreffende "het beheer van de handelsruimtes in de MIVB-stations".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 4

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

betreffende "de toegenomen behoefte aan de aanleg van een tramlijn tussen het Zuidstation en de zuidoever van het kanaal, in de nieuwe wijk Biestebroek in Anderlecht, in het kader van het RPA voor de Zuidwijk".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

betreffende "het project om de Woluwelaan te sluiten".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 11

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

SOMMAIRE

Question orale de Mme Véronique Lefrancq 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 "la gestion des espaces commerciaux situés dans les stations de la STIB".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 4

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 nécessité accrue de créer une ligne de tram entre la gare du Midi et la rive sud du canal, dans le nouveau quartier de Biestebroeck à Anderlecht, dans le contexte du PAD Midi".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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 projet de fermeture du boulevard de la Woluwe".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 11

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

betreffende "het proefproject voor de detectie van PBM-parkeerplaatsen, ontwikkeld in het kader van het Europese project Biotope".

concernant "le projet prototype de détection des places de parking PMR, développé dans le cadre du projet européen Biotope".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 14

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 14

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

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,

betreffende "het opzetten van een fietsnetwerk met knooppunten".

concernant "la mise en place d'un réseau cyclable à points-nœuds".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 17

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 17

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

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,

betreffende "het beheer en onderhoud van de voetpaden op de gewestwegen".

concernant "la gestion et l'entretien des trottoirs sur les voiries régionales".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 21

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 21

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

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,

betreffende "de strategie onder leiding van de diversiteitsverantwoordelijke bij de MIVB".

concernant "la stratégie menée par la diversity manager à la STIB".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 24

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 24

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

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,

betreffende "de Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels".

concernant "le service en néerlandais chez parking.brussels".

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 28

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 28

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

betreffende "de invulling van neutraliteit bij de MIVB en andere overheidsinstellingen".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 38

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

betreffende "het recente negatieve advies van de Brusselse regering over de Ring rond Brussel".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Tristan Roberti, 38

betreffende "het advies dat de regering heeft aangenomen in het kader van de openbare

Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

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

concernant "l'interprétation de la neutralité à la STIB et dans d'autres organismes publics".

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Viviane Teitelbaum (MR)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter, 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 "le récent avis négatif du gouvernement bruxellois sur le ring de Bruxelles".

Demande d'explications jointe de M. Tristan Roberti, 38

concernant "l'avis adopté par le gouvernement dans le cadre de la consultation publique

raadpleging over de heraanleg van het noordelijk deel van de Brusselse Ring".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Leila Agic (PS)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Clémentine Barzin 52

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

betreffende "een gewestelijk kader voor het parkeren van steps".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Fouad Ahidar, 52

betreffende "de strijd tegen strooisteps in Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Clémentine Barzin (MR)

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

relative au réaménagement de la partie nord du ring de Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Leila Agic (PS)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Clémentine Barzin 52

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

concernant "un cadre régional pour le stationnement des trottinettes".

Demande d'explications jointe de M. Fouad Ahidar, 52

concernant "la lutte contre les trottinettes parquées n'importe où à Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Clémentine Barzin (MR)

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE LEFRANCQ**

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1105 **betreffende "het beheer van de handelsruimtes in de MIVB-stations".**

1107 **Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH)** *(in het Frans).- Metrostations zijn doorgaans erg aantrekkelijk voor handelaars, maar door de gezondheidscrisis zijn er heel wat minder metrogebruikers. Daardoor loopt niet alleen de MIVB flink wat inkomsten mis, maar ook de handelaars, want zij verliezen veel klanten.*

Welke richtlijnen gelden voor de toekenning van handelsruimten? Hoe gaat de MIVB om met de financiële problemen van de handelshuurders?

Hoeveel van die huurders gingen failliet sinds maart 2020? Heeft de MIVB afbetalingsplannen toegekend aan zelfstandigen die hun betalingstermijnen niet konden nakomen?

Welke strategie volgt de MIVB om de lokale economie nieuw leven in te blazen?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De bekendmakings- en gunningsprocedure voor het exploiteren van een handelsruimte staat op de website van de MIVB. De vervoersmaatschappij heeft tal van maatregelen getroffen om de handelaars in de metrostations te steunen.*

De MIVB heeft tussen maart 2020 en 11 juni 2020 geen facturen verstuurd naar de handelszaken die gesloten waren, behalve voor de reële kosten. Voor supermarkten en apotheken, die mochten openblijven, werd alleen het contractueel vastgestelde percentage van de omzet zonder belastingen gefactureerd. Daarnaast liet de MIVB de handelaars toe om hun verkooppunten te openen wanneer er voldoende bezoekers waren.

De MIVB is tussen juni 2020 en eind april 2021 de handelaars financieel en operationeel blijven steunen met dezelfde maatregelen.

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

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE LEFRANCQ

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 gestion des espaces commerciaux situés dans les stations de la STIB".

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- Les stations de métro sont habituellement des espaces professionnels attrayants pour les commerçants. En effet, en 2019, la STIB enregistrait près de 434 millions de voyages. L'impact de la crise sanitaire s'est toutefois fait lourdement sentir puisque le nombre de voyages enregistrés est redescendu à 244 millions.

En dehors du manque à gagner que cela peut représenter pour la STIB en tant qu'organisme de transports, la diminution du nombre de voyageurs a également des répercussions non négligeables sur les commerçants, qui doivent faire face à une baisse de fréquentation.

Sur la base de ces éléments, quels sont les lignes directrices de l'attribution des espaces commerciaux par la STIB ? Comment la STIB a-t-elle géré les difficultés financières de ses locataires ?

Combien de faillites ont-elles été déclarées depuis mars 2020 ? Des plans d'apurement ont-ils été accordés aux indépendants qui n'ont pas pu faire face à leurs échéances de paiement ?

La STIB a-t-elle déjà prévu une stratégie pour participer au développement d'une économie locale dynamique, en lien avec les objectifs politiques développés dans la déclaration de politique générale du gouvernement ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Afin de respecter les principes de publicité, de transparence et d'équité pour les candidats désireux d'exploiter une surface commerciale en station, la procédure de publication et d'attribution a été mise en ligne et est consultable sur le site de la STIB. La société de transports a pris de nombreuses mesures pour soutenir les commerçants présents dans ses stations.

Premièrement, entre le mois de mars 2020 et le 11 juin 2020, date de levée des interdictions d'ouverture, la STIB n'a pas envoyé de factures aux commerces fermés dans les stations, sauf pour les charges réelles telles que l'électricité et le précompte.

Deuxièmement, pour les activités qui étaient autorisées, comme les supermarchés et les pharmacies, seul le pourcentage du chiffre d'affaires hors taxes contractuellement prévu était facturé afin de ne pas mettre les exploitations en difficulté financière.

1111 *Vanaf mei 2021 is nog twee maanden steun verleend voor een bedrag van 30% van de verschuldigde minimumvergoedingen, met voor alle handelszaken de verplichting om te openen.*

De gebruikelijke financiële en contractvoorwaarden zijn vanaf 1 juli 2021 opnieuw van toepassing.

Dankzij deze maatregelen is de situatie niet verslechterd met betrekking tot de niet-betaling van huurgelden en vergoedingen. Sinds de coronacrisis hebben twaalf handelaars vrijwillig hun zaak definitief gesloten, maar er is geen enkele zaak failliet gegaan.

Met hub.brussels wil de MIVB nieuwe ondernemers de mogelijkheid bieden om hun producten of projecten in een van de metrostations tijdelijk te testen. Dit initiatief werd evenwel uitgesteld door de coronacrisis.

Troisièmement, la STIB a autorisé l'ensemble de ses exploitants à ouvrir leurs points de vente à des jours ou plages horaires en fonction du degré de fréquentation qu'ils estimaient suffisant. Cette mesure est intervenue en dérogation des contrats qui stipulent que les magasins doivent être ouverts au public au minimum six jours par semaine de 7h à 19h.

Quatrièmement, entre juin 2020 et la fin du mois d'avril 2021, au regard des chiffres d'affaires réalisés dans les commerces en station, la STIB a continué l'accompagnement financier et opérationnel de ses commerçants avec les mêmes mesures que celles citées ci-dessus.

En d'autres mots, si un commerçant ouvrait son commerce, il était facturé sur la partie variable de son chiffre d'affaires hors taxes. Si son commerce restait fermé, rien ne lui était facturé, à l'exception des charges réelles comme les frais d'électricité.

Cinquièmement, à partir du mois de mai 2021, un accompagnement de deux mois à concurrence de 30 % du montant des redevances minimales dues était encore d'application, avec obligation d'ouverture pour l'ensemble des commerces en station. À la demande expresse des exploitants, certains commerces pouvaient voir leurs heures d'ouverture limitées, selon le type d'activité et la fréquentation de la station. L'utilisation de cette possibilité a été relativement marginale.

Les conditions contractuelles et financières habituelles ont repris à partir du 1er juillet 2021.

Depuis l'application de ces mesures, la STIB n'accuse aucune aggravation financière liée au non-paiement des loyers et redevances par ses commerçants.

Depuis la crise du Covid-19 et malgré ces mesures d'accompagnement, la STIB a dû faire face à douze fermetures définitives volontaires de commerces à la fin de l'année 2020 et au début de l'année 2021, mais aucune faillite n'a été déclarée à ce jour. Un plan d'apurement est en cours d'octroi pour un commerçant qui a bénéficié des mesures adoptées par la STIB, mais qui a décidé de cesses ses activités dans les stations.

Il faut aussi noter que l'ensemble des commerçants concernés par ces mesures ont été très reconnaissants envers la STIB pour l'accompagnement rapproché qu'elle leur a offert. La STIB pense que l'application de telles mesures a permis de sauver et de pérenniser, pour la plupart, les activités commerciales dans ses stations.

Avec hub.brussels, la STIB souhaite mettre en place un dispositif qui permettrait à de nouveaux entrepreneurs de tester leurs produits ou projets dans l'une de ses stations, pour une période d'occupation limitée et à des conditions financières préférentielles. Selon les résultats obtenus, le candidat entrepreneur pourra demander à louer une surface commerciale aux mêmes conditions d'éligibilité que celles reprises plus haut et sur le site de la STIB. Le test a malheureusement été reporté en raison de la crise sanitaire. Les

1113 **Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH)** *(in het Frans).- Ik ben wat verbaasd over uw antwoorden. De omzet van alle handelaars is fors gedaald. De betaling van de huurgelden is enkel van maart tot juni 2020 opgeschort. Dat was absoluut onvoldoende.*

Handelaars hebben me verteld dat ze in de periode van juni 2020 tot april 2021 geen steun hebben gekregen en hun huur hebben moeten betalen.

Die twaalf 'vrijwillige' sluitingen waren veeleer gedwongen sluitingen, omdat er onvoldoende omzet was. U kunt niet weten of deze ondernemingen failliet zijn gegaan.

De MIVB lijkt zich zeer weinig zorgen te maken over de financiële situatie van de handelaars in de metrostations. Ze had meer oog kunnen hebben voor hun economische situatie. Velen hebben hun activiteiten moeten stopzetten.

1115 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Van juni 2020 tot eind april 2021 is de MIVB de handelaars blijven steunen met de maatregelen die ik heb opgesomd.*

1115 **Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH)** *(in het Frans).- Kunt u cijfers geven?*

1115 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De MIVB heeft maatregelen getroffen om te vermijden dat*

surfaces disponibles pour ce type d'activités non lucratives sont également reprises sur le site de la STIB, sous l'onglet asbl.

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- Je suis un peu étonnée par le contenu de vos réponses. J'ai l'impression que la STIB n'a pas pris la mesure des différentes vagues de confinement. La perte de chiffre d'affaires a été réelle pour l'ensemble des commerçants. Nous savons que les vagues et confinements successifs ont entraîné un effondrement de la fréquentation des commerces et que leurs chiffres d'affaires se sont écroulés. Je note que le paiement des loyers n'a été suspendu qu'entre mars et juin 2020. C'était totalement insuffisant, d'autant plus que le télétravail était recommandé. Nous savions parfaitement que la fréquentation allait chuter et qu'il serait impossible aux commerçants d'assumer leurs loyers.

La seule mesure de levée ou de suspension du paiement des loyers n'a porté que sur trois mois. Vous avez expliqué qu'ensuite, de juin 2020 à avril 2021, il y a eu un accompagnement continu. Des commerçants m'ont pourtant dit ne pas avoir bénéficié de cet accompagnement et avoir dû payer leur loyer.

Vous reconnaissez qu'il y a eu douze fermetures "volontaires". Ces fermetures ont plutôt été forcées par l'absence de chiffre d'affaires. Vous ne déplorez aucune faillite. C'est normal, cela ne relève pas de vos compétences. Ma question visait à savoir si vous aviez des chiffres, mais vous ne pouvez pas savoir si ces sociétés ont fermé pour cause de faillite.

Vous parlez d'un test qui a été reporté pour des raisons d'ordre sanitaire. Tout cela m'incite à penser que la STIB se préoccupe très peu de la situation financière de ses commerçants. Je ne suis pas étonnée que certains ferment et que les services de la STIB proposent à des commerçants d'aller ailleurs ou décident que certains devraient aller autre part. C'était l'objet de ma première question, à laquelle vous n'avez pas répondu.

La STIB aurait pu être plus respectueuse de la réalité économique que vivent les commerçants. Beaucoup n'ont pas pu refaire surface et ont dû arrêter leurs activités dans les métros et espaces de la STIB.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mes explications dépassaient le cadre des trois premiers mois. Comme déjà dit, entre le mois de juin 2020 et la fin du mois d'avril 2021, au regard des chiffres d'affaires réalisés dans les commerces en station, la STIB a poursuivi l'accompagnement financier et opérationnel de ses commerçants avec les mêmes mesures que celles citées plus haut.

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- Vous citez des règles, mais quels sont les chiffres ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si un commerçant ouvrait son commerce, il était facturé sur la partie variable de son chiffre d'affaires hors taxes. S'il restait fermé, rien ne lui était facturé, à l'exception des charges réelles. Bien évidemment, les

ze facturen zou sturen naar gesloten of gedeeltelijk geopende handelszaken.

1115 **Mevrouw Véronique Lefrancq (cdH)** *(in het Frans).- Dat is absoluut onvoldoende.*

- Het incident is gesloten.

1125 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1125 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1125 **betreffende "de toegenomen behoefte aan de aanleg van een tramlijn tussen het Zuidstation en de zuidoever van het kanaal, in de nieuwe wijk Biestebroek in Anderlecht, in het kader van het RPA voor de Zuidwijk".**

1127 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- In mei heeft de regering het richtplan van aanleg Zuid in eerste lezing aangenomen.*

De verkeerssituatie in de Zuidwijk is bijzonder chaotisch. Het richtplan van aanleg zet daarom in op openbaar vervoer en gedeelde parkeerplaatsen. Een deel van de parkeerplaatsen op de openbare weg wordt geschrapt.

Het Zuidstation en de zuidoever van het kanaal hebben dringend nood aan goede verbindingen. In de nieuwe Biestebroekwijk, die duizenden nieuwe woningen telt, wonen steeds meer mensen. En dat terwijl enkel bus 78 de wijk aandoet met een lage capaciteit.

Anderlecht vraagt al jaren om een tramverbinding op de as Industrielaan - Tweestationsstraat - Barastraat, naast het Zuidstation. Een goede tramverbinding kan de Biestebroekwijk ontsluiten en tegelijkertijd het Zuidstation verbinden met de Ring. De Industrielaan geeft immers uit op de Ring en is een van de grootste verkeersassen naar het centrum. Zo zouden er minder auto's de stad in moeten, wat aansluit bij de regeringsdoelstellingen.

De minister-president bevestigde dat de Zuidwijk verbonden moet worden met de omliggende wijken.

circonstances sont terribles pour tous les commerces bruxellois. La STIB a pris des mesures pour éviter d'envoyer les factures aux commerces restés fermés ou qui ont rouvert avec des horaires partiels.

Mme Véronique Lefrancq (cdH).- C'est totalement insuffisant.

- 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 "la nécessité accrue de créer une ligne de tram entre la gare du Midi et la rive sud du canal, dans le nouveau quartier de Biestebroeck à Anderlecht, dans le contexte du PAD Midi".

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En mai dernier, le gouvernement bruxellois a annoncé que le projet de réaménagement du quartier de la gare du Midi avait enfin franchi une étape importante, avec l'adoption en première lecture du PAD Midi par votre gouvernement.

Parmi les enjeux essentiels de ce vaste projet d'aménagement figure évidemment la question de la mobilité, particulièrement chaotique à l'heure actuelle. Le projet de PAD entend ainsi s'inscrire dans une valorisation des transports publics, en éliminant de manière importante la circulation, notamment par la suppression d'une partie du stationnement en voirie et la mutualisation des places hors voirie.

Dans ce contexte, la question d'une meilleure connexion de transports entre la gare du Midi et la rive sud du canal se pose plus que jamais. Le nouveau quartier de Biestebroeck est en effet en train de voir sa population augmenter considérablement, avec des milliers de nouveaux logements qui ont déjà vu le jour ou seront créés prochainement. Or, ce nouveau quartier demeure particulièrement mal connecté aux transports publics, puisqu'il n'est desservi que par une seule ligne à faible capacité, à savoir le bus 78.

Depuis de nombreuses années, la commune d'Anderlecht demande qu'une ligne de tram puisse voir le jour le long du boulevard Industriel et de la rue des Deux Gares, afin de relier le quartier à la rue Bara, qui jouxte la gare du Midi. Cela se justifie d'autant plus depuis l'élaboration du plan particulier d'aménagement du sol Biestebroeck.

Outre que la création d'une ligne de tram efficiente permettrait de contribuer au désenclavement de ce quartier, elle pourrait également assurer une liaison particulièrement bienvenue entre la gare du Midi et le ring de Bruxelles. Cela contribuerait à limiter le nombre d'entrées de voitures dans Bruxelles, ce qui est

manifestement un des objectifs majeurs de votre gouvernement. Le boulevard Industriel débouche en effet sur le ring, en direction de l'autoroute E19 vers Mons, qui est une porte d'entrée extrêmement importante dans notre Région.

Interrogé en commission du développement territorial sur le sujet, le ministre-président a confirmé qu'il était indispensable de connecter le futur quartier Midi aux quartiers environnants.

1129 *De minister-president neemt de tramverbinding in overweging, al staat ze niet expliciet in het richtplan van aanleg. De ruimte die vrijgemaakt zou worden voor busverkeer, maakt ook tramverbindingen mogelijk.*

Welke vooruitgang hebben uw kabinet en Brussel Mobiliteit geboekt? Welk overleg is er voorafgegaan aan de goedkeuring in eerste lezing van het richtplan van aanleg? Hoe verloopt het overleg met de gemeente Anderlecht? Hoe reageert ze op de mogelijke configuratie van bus- en tramverkeer, in het kader van een nieuwe tramverbinding op de Industrielaan?

Si le nouveau projet de PAD n'inscrit pas spécifiquement le projet de tram entre la gare et le boulevard Industriel, le ministre-président a précisé que son intégration était envisageable. En effet, selon lui, la place qui est à présent prévue pour les bus rend désormais une transformation en mode ferré possible.

Dès lors, j'aurais souhaité connaître les dernières avancées réalisées à ce sujet par votre cabinet et Bruxelles Mobilité. Quelles consultations ont-elles eu lieu dans le cadre de l'approbation en première lecture du projet de PAD Midi ? Quelle est l'évolution des concertations avec les autorités communales d'Anderlecht ? Plus spécifiquement, comment la nouvelle configuration, libérant de la place pour les bus et rendant dès lors la transformation en mode ferré envisageable, est-elle appréhendée dans le cadre de l'option d'une nouvelle ligne de tram le long du boulevard Industriel ?

1131 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De aanleg van een tramlijn tussen het Zuidstation en de nieuwe Biestebroekwijk is in samenspraak met de gemeenten in meerdere gewestplannen opgenomen.*

In het Gewestelijk Mobiliteitsplan, dat de regering in nauwe samenwerking met de gemeenten opstelde, staat een openbaarvervoernetwerk voor de as Bara-Industrielaan gepland. Het is de bedoeling de verbinding met het zuidelijke deel van het gewest te verbeteren. Op de betrokken assen is de aanleg van een tramlijn op middellange of lange termijn mogelijk. Op korte termijn wordt het aanbod uitgebreid. Voorts zijn er studies nodig om de budgetten te bepalen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La création d'une ligne de tram entre la gare du Midi et le nouveau quartier Biestebroeck est un enjeu repris dans différents plans régionaux élaborés en concertation avec les autorités communales.

Tout d'abord, le plan régional de mobilité (PRM) a fait l'objet d'un processus collaboratif, notamment avec les dix-neuf communes. Ces dernières ont été largement associées à son élaboration pour créer une vision partagée et une dynamique de partenariat. Échevins et conseillers en mobilité ont été invités à participer à toutes les étapes de l'élaboration afin que ce plan soit aussi bien celui des communes que de la Région.

Le PRM projette, pour l'axe Bara-Industriel, un réseau transports publics (TP) confort, soit une ligne confort à créer ou renforcer. Notons que l'axe Bara-Industriel est classé auto plus, et l'axe Industriel-Deux Gares TP plus, tandis que Bara est en catégorie TP confort.

Le PRM propose "l'amélioration des liaisons avec le sud de la Région, particulièrement sur le boulevard Industriel, en lien avec la gare du Midi, ainsi qu'en lien avec Uccle. (…) Les axes identifiés ont un potentiel qui justifie une exploitation par un mode ferré. Leur développement ne peut s'envisager qu'à moyen, voire long terme. À plus court terme, une montée en puissance progressive de l'offre, en qualité et en quantité, est déclinée pour accompagner les évolutions de la demande de déplacements. Des études plus précises restent nécessaires avant de pouvoir intégrer les propositions dans une programmation budgétaire".

1133 *De Industrielaan is niet in de perimeter van het richtplan van aanleg Zuid opgenomen. Voor de uitwerking van dat richtplan en het milieueffectenrapport zijn een tiental stuurgroepen opgericht waarin de gemeenten en het gewest vertegenwoordigd zijn. Het openbaar onderzoek loopt van 1 september tot 2 november 2021.*

Daarnaast is in het Busplan van de MIVB opgenomen dat buslijn 78 wordt doorgetrokken tot metrostation Coovi om een verbinding met metro 5 te creëren. Het aanbod op die lijn werd stelselmatig verbeterd. Voorts komt er vanaf maart 2022 een nieuwe buslijn 68 tussen het Zuidstation en het Zenpark, waardoor de bediening op een groot deel van de Industrielaan verdubbelt.

Ten slotte is in het Gewestelijk Mobiliteitsplan opgenomen dat op bepaalde assen de bus door een tram kan worden vervangen. Die mogelijkheid wordt bestudeerd in het kader van meerjareninvesteringsplannen.

Notons que le périmètre du PAD Midi s'arrête à la rue des Deux Gares et ne comprend pas le boulevard Industriel. Dans le cadre de l'élaboration du projet de PAD Midi et de son rapport sur les incidences environnementales, une dizaine de comités de pilotage réunissant acteurs communaux - dont le service du développement urbain et de la mobilité de la commune d'Anderlecht et l'échevinat de la mobilité - et régionaux ont été organisés afin d'élaborer une vision concertée du quartier de la gare du Midi. L'enquête publique du PAD Midi se déroule du 1er septembre au 2 novembre 2021.

Enfin, le plan directeur bus de la STIB, largement concerté avec les acteurs de la mobilité et répondant aux demandes communales relatives à la desserte de nouveaux quartiers et à la création de liens entre quartiers, prévoit de prolonger la ligne de bus 78 jusqu'à la station de métro Ceria, pour offrir une correspondance avec la ligne de métro 5.

Par ailleurs, le plan directeur bus prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus 68 reliant la gare du Midi au Zenpark, ce qui double la desserte d'un grand tronçon du boulevard Industriel. Cette réorganisation se justifie au regard des développements immobiliers le long du boulevard Industriel.

Soulignons que la ligne de bus 78 actuelle, qui relie les arrêts Gare du Midi et Humanité, a une fréquence de cinq bus par heure et par sens aux heures de pointe et en semaine, en période scolaire. Elle a également fait l'objet d'améliorations avec une augmentation graduelle de l'offre sur la ligne.

Dans le quartier du boulevard Industriel, la nouvelle ligne de bus 68, prévue dans le cadre du plan directeur bus, sera mise en service en mars 2022. Elle permettra d'améliorer l'offre de transports actuelle sur le boulevard Industriel entre les arrêts Deux Gares et International.

En résumé, l'offre de bus est augmentée, car le besoin est bien réel. Par ailleurs, la tramification de certains axes est possible et prévue dans le plan régional de mobilité. Ces options seront étudiées et inscrites le cas échéant dans les plans pluriannuels d'investissements.

1135 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- Het is een goede zaak dat het busaanbod uitbreidt, maar jammer genoeg is er nog steeds geen zekerheid over de aanleg van een tramlijn. Ondertussen ontstaat er een nieuwe wijk en zijn er te weinig vervoersmogelijkheden, waardoor de bewoners de auto nemen.*

Het is teleurstellend dat de ontwikkeling van het gebied tussen het kanaal en het Zuidstation zo moeizaam verloopt. U mag deze kans om het gebruik van alternatieve vervoermiddelen te stimuleren, niet laten liggen.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- L'augmentation de l'offre de bus est une bonne nouvelle. En revanche, le projet de tramification du boulevard Industriel demeure incertain dans la mesure où les projets à moyen ou long terme ont parfois tendance à tomber dans l'oubli.

Or, une portion de ville émerge actuellement, quasiment ex nihilo, sans dispositifs de mobilité suffisants, poussant les habitants et usagers à prendre certaines habitudes de déplacement. Cela génèrera un effet retard qu'il faudra gérer et accompagner.

Il est assez décevant de constater que le développement territorial entre le canal et la gare du Midi - souhaité tant par la commune que par la Région - se heurte à énormément de pesanteur. Il s'agit de besoins de mobilité essentiels à la dynamisation de

cette portion de ville, qui ouvrent des perspectives de modes de déplacement non traditionnels.

Prenons garde de ne pas manquer l'occasion de faire évoluer la mobilité. Je crains que, faute de choix, d'autres modes de déplacement soient adoptés. La tramification n'est pas un luxe. Elle doit être l'épine dorsale de la mobilité entre le ring, la zone industrielle, le canal et la gare du Midi.

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De vervanging van een buslijn door een tramlijn stond niet in het vorige meerjareninvesteringsplan. Ik laat de opname ervan in het nieuwe plan bestuderen.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il ne faut pas oublier, en effet, la tramification. Elle n'était pas inscrite dans l'ancien plan pluriannuel d'investissements, sur lequel nous nous basons actuellement. Nous allons procéder à des études pour voir si nous pouvons l'inclure dans le prochain plan, car il y a là un beau potentiel.

- L'incident est clos.

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

1143 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1143 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1143 **betreffende "het project om de Woluwelaan te sluiten".**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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 projet de fermeture du boulevard de la Woluwe".

1145 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het Vlaams Gewest legde onlangs verschillende opties voor de heraanleg van de noordelijke Ring voor aan alle betrokken partijen in het Brussels Gewest en de Rand. Vier burgemeesters uitten samen met de Cliniques universitaires Saint-Luc en de Katholieke Universiteit Leuven (KU Leuven) in de pers hun ongenoegen over het herziene plan voor Zaventem. In dat plan is er sprake van de afsluiting van de Woluwelaan, de enige directe en praktische verbinding tussen de gemeenten in het oosten van Brussel en de Ring.*

De afsluiting van de Woluwelaan zou ongetwijfeld leiden tot aanzienlijk meer verkeer in de omliggende wijken en gemeenten. Om op de ring te geraken of hem te verlaten, zullen automobilisten de verkeersknooppunten in Luik of Kraainem moeten gebruiken. Dat stelt alle economische, medische en academische spelers in de omgeving voor grote uitdagingen. Door de slechte ontsluiting zullen ze immers nog meer moeite hebben om personeel bij te houden en voor klanten, studenten en patiënten aantrekkelijk te blijven.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La Région flamande a récemment soumis différentes alternatives relatives aux projets de réaménagement du ring nord à une phase de consultation publique, qui s'est déroulée du 25 mai au 23 juillet.

Organisée par De Werkvennootschap, celle-ci appelait toutes les parties prenantes, tant en Région bruxelloise qu'en périphérie, à se prononcer sur les différentes options du projet, sur la base d'une brochure établie par le programme Werken aan de Ring (Travaux sur le ring).

Quatre bourgmestres issus de la Région bruxelloise et de la périphérie flamande, rejoints par les directions des Cliniques universitaires Saint-Luc et de l'Université catholique de Louvain, ont exprimé dans la presse leur vive opposition à la mouture actuelle du projet pour la zone Zaventem. Ils ont notamment souligné des irrégularités concernant l'emploi des langues en matière administrative, des lacunes dans les informations transmises aux riverains - dont l'absence de simulations sur les reports de flux - et un manque manifeste de transparence et de clarté sur la réalisation des objectifs de sécurité routière et de fluidification du trafic sur le ring. Ils se sont dès lors vus contraints de s'opposer résolument au projet dans le cadre de cette consultation.

Pour rappel, le projet sur la zone Zaventem prévoit la suppression de la seule liaison directe et performante entre les communes de l'est de Bruxelles et de sa périphérie, plus particulièrement entre les communes situées le long de la vallée de la Woluwe.

Si cette suppression d'un seul accès par le boulevard de la Woluwe devait se concrétiser, elle entraînerait indubitablement un report considérable du trafic sur les quartiers et communes voisins. Cela contraindra en effet les automobilistes à allonger leurs temps et distances de parcours, puisque toutes les entrées et sorties du ring devront désormais passer par les échangeurs de Liège et de Kraainem.

Pour tout acteur économique, médical ou académique aux alentours, cela constituera un défi important, tant pour retenir leur personnel et que pour maintenir leur attractivité envers les clients, étudiants et patients. Cela vaut particulièrement pour les Cliniques universitaires Saint-Luc dont la patientèle, dans un contexte structurel de pénurie de personnel médical, provient à près de 55 % de l'extérieur de la Région bruxelloise.

1147 *Wat is de uitkomst van de openbare raadpleging, die georganiseerd werd door De Werkvennootschap? Hoe kijken Brusselaars tegen de plannen aan, met name voor de zone Zaventem?*

Tout cela génèrera des conséquences hautement préjudiciables en matière de mobilité, d'accessibilité, d'attractivité et de prospérité pour les communes, les riverains et les activités alentour.

Welke contacten had u met uw Vlaamse tegenhanger over mogelijke alternatieven, nadat de openbare raadpleging met een rapport op 23 juli werd afgesloten? Heeft uw kabinet overleg georganiseerd met de burgemeesters van de betrokken gemeenten en de academische, economische en medische spelers? Wat kwam daaruit voort?

Quel est le bilan de la consultation publique de De Werkvennootschap, clôturée le 23 juillet ? Disposez-vous d'informations complémentaires propres à la participation des Bruxellois, personnes morales et physiques confondues ? Si oui, que traduisent-elles ? Quelles conclusions peut-on en tirer, notamment pour la zone Zaventem ?

Hebt u meer informatie over de communicatie aan de buurtbewoners en beschikt u over een effectenstudie, een inschatting van de verschuiving van de verkeersstroom of andere elementen?

Depuis la clôture du rapport le 23 juillet, quels échanges avez-vous eus avec votre homologue à la Région flamande concernant d'éventuelles alternatives ? Sur quels éléments portent les négociations ? Des rencontres ont-elles été organisées entre votre cabinet et les bourgmestres des communes concernées ? Des rencontres ont-elles eu lieu avec les acteurs académiques, économiques et médicaux affectés ? Quelle en est la teneur ?

Disposez-vous d'informations complémentaires relatives à la transparence des éléments communiqués aux riverains et à une nouvelle objectivation des incidences du projet ? Disposez-vous par exemple d'études d'incidences, de modèles de report de flux de circulation ou tout autre élément ?

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit en ikzelf volgen de plannen voor de heraanleg van de Ring van nabij op. Zo heeft het departement in zijn gezamenlijk advies met de andere gewestelijke administraties, advies dat de Brusselse regering eind juli heeft goedgekeurd en dat in plenaire vergadering werd besproken, geoordeeld dat, wat de noordelijke ring betreft, de hoofddoelstelling van het Vlaams Gewest globaal gezien in lijn ligt met de doelstellingen van het Brusselse Good Moveplan, namelijk de verbetering van de*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet de réaménagement du ring est suivi de près par mon administration, Bruxelles Mobilité, et moi-même. Bruxelles Mobilité a coordonné avec d'autres administrations régionales un avis conjoint qui a été approuvé par le gouvernement bruxellois à la fin du mois de juillet. Il a ensuite été envoyé au gouvernement flamand et a figuré à l'ordre du jour de la dernière séance plénière. À la demande du parlement, cet avis a été transmis dans sa totalité au secrétaire de commission.

verkeersveiligheid en de levenskwaliteit, de versterking van het openbaar vervoer en de promotie van actieve verplaatsingsmodi.

Toch is er ook bezorgdheid over de voorgestelde alternatieven voor de ring en de evaluatiecriteria. Dat geldt ook voor de maatregelen die voorgesteld worden voor de R22, zoals de sluiting van afrit 4. De adviesnota stelt dat het effect van dat soort ingrepen vooraf grondig onderzocht moet worden, wat hoogstwaarschijnlijk nog tot de nodige aanpassingen zal leiden.

1159 *Bovendien moeten de geplande werken op de Ring en die op het aanpalende wegennet in het Brussels Gewest goed op elkaar worden afgestemd. Het overleg moet dus worden voortgezet.*

Er is nog geen globaal memorandum, maar dat belet ons niet om specifieke akkoorden te sluiten en plannen waarover al een akkoord bestaat, uit te voeren. Dat is al gebeurd inzake de ontwikkeling van intergewestelijke fietsverbindingen, de verlaging van de snelheid op de Brusselse Ring en de trambus op de Ring.

Daarnaast houden we contact met de KU Leuven over de eventuele gevolgen van het plan voor haar personeel, studenten en bezoekers. Ook De Werkgenootschap heeft op onze vraag rechtstreeks contact opgenomen met de universiteit. Hopelijk wordt er op die manier rekening gehouden met alle bezorgdheden en komt er een oplossing uit de bus, die aanvaardbaar is voor iedereen.

L'avis, rendu dans le cadre de la note d'orientation n° 2 sur le ring nord, dit notamment que "nous - c'est-à-dire la région de Bruxelles-Capitale - relevons avec satisfaction que l'objectif directeur du projet concorde, globalement, avec plusieurs des principes sous-jacents au plan régional de mobilité Good Move, notamment l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie, le développement des transports publics et des modes actifs et une intégration harmonieuse des infrastructures routières dans leur environnement".

Je cite un autre point essentiel : "Nous nous inquiétons cependant de l'articulation entre ces objectifs partagés et les alternatives et variantes pour le ring encore à l'étude par la Région flamande, ainsi que les critères arrêtés pour les évaluer."

En ce qui concerne la zone de Zaventem-Kraainem-Woluwe-Saint-Lambert et la R22, c'est le même esprit. Nous soutenons certains objectifs mis en place par la Flandre pour un réaménagement éventuel, à savoir une amélioration de la sécurité routière, la lutte contre le trafic inutile et une réduction du trafic de transit sur les routes environnantes. Mais les mesures proposées pour la R22 ne peuvent être considérées comme acquises.

Je cite l'avis du gouvernement bruxellois : "À cet égard, il nous paraît inadmissible de présenter "pour acquis", dans toutes les alternatives et variantes encore à l'étude certaines questions, comme la fermeture des sorties 4 (R22, Woluwedal)."

"Ce type d'interventions doit faire l'objet d'études spécifiques, menées conjointement, dans la mesure où, si elles s'avèrent opportunes, elles nécessiteront très probablement des mesures de mitigation : adaptation des plans de circulation à hauteur d'un quartier, la requalification éventuelle de la spécialisation multimodale des voiries, des adaptations en faveur des transports publics, etc."

En outre, il sera indispensable d'assurer une bonne coordination des travaux prévus sur le ring et sur le réseau routier avoisinant situé en Région de Bruxelles-Capitale. Dans cette perspective, l'étude relative au désenclavement du Heysel constitue un modèle de coopération prometteur qui mériterait d'être appliqué plus largement. Il convient donc de poursuivre les concertations afin d'arriver au lancement d'études conjointes entre les deux Régions.

En ce qui concerne le mémorandum d'entente global, plus vaste, il n'y a pas encore d'accord. Cela ne nous empêche cependant pas de conclure des accords spécifiques et de mettre déjà en œuvre des projets sur des dossiers où il existe des accords. Nous l'avons notamment déjà fait avec une convention de collaboration sur le développement des liaisons cyclables interrégionales, la réduction de la vitesse sur le ring de Bruxelles ou encore le tram-bus du ring, qui circule à Bruxelles depuis un peu plus d'un an.

Nous restons en contact avec l'Université catholique de Louvain au sujet de ce projet et de ses éventuelles conséquences pour

1161 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Ik heb het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en van het gewest wel degelijk gelezen. Die documenten werden in juli aan de pers bezorgd. Ik heb helaas meermaals moeten vragen om ze aan onze commissie te bezorgen. Dat zou in de toekomst automatisch moeten gebeuren.*

Ik ben blij dat uw kijk op het dossier is veranderd: in het begin vond u dat de sluiting in de lijn lag van het Good Moveplan, maar ondertussen ziet u in dat dat tot files in de omliggende wijken zal leiden, met alle gevolgen van dien.

Over welke hefbomen beschikt u om de heraanleg van de Ring samen met het Vlaams Gewest aan te pakken? Aan welke specifieke onderzoeken inzake de Woluwelaan denkt u? Hoe wordt het openbaar vervoer aangepakt? U wilt de ontwikkeling van het project stilleggen, maar hoe denkt u dat aan te pakken, terwijl het aan de gang is in Vlaanderen?

Zou het, in plaats van dat u verschillende deelakkoorden aangaat, niet beter zijn om een globaal akkoord te sluiten, waarin de fiets, de auto en het openbaar vervoer vervat zitten? Zo niet, zullen Brusselaars met negatieve effecten van de plannen van het Vlaams Gewest worden geconfronteerd.

1163 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Ik begrijp uw voorkeur voor een globaal akkoord, maar er is nog grote onenigheid over belangrijke uitdagingen zoals de heraanleg van de Ring. Over andere aspecten, zoals het aanbod aan openbaar vervoer vanuit Vlaanderen naar Brussel, zijn het Vlaams en het Brussels Gewest het echter wel eens en kunnen we wel vooruitgang boeken.*

We hebben nood aan gezamenlijke onderzoeken met gedeelde doelstellingen, zoals de studie inzake het stuk van de Ring nabij de Heizel. Zo'n gezamenlijk project laat ons toe om son personnel, ses étudiants et ses visiteurs. Nous avons insisté et continuons à insister auprès de De Werkvennootschap pour qu'elle consulte aussi directement l'université, ce qu'elle fait actuellement. J'espère qu'ainsi, toutes les inquiétudes pourront être prises en considération et que la solution sera acceptée par tout le monde.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai bien lu l'avis de la Commission régionale de la mobilité et celui de la Région. Ces documents ont été transmis à la presse au mois de juillet et je regrette d'avoir dû poser une question d'actualité et introduire deux demandes pour qu'ils soient transmis à notre commission. À l'avenir, ce type d'avis devrait être communiqué automatiquement au parlement afin que les députés bénéficient de l'information la plus complète.

Cet avis vise essentiellement la réduction de la part modale de la voiture et celle du nombre de bandes prévues dans les trois scénarios. Cependant l'analyse est beaucoup plus fine que cela. Je suis très heureuse de votre évolution dans ce dossier : vous trouviez d'abord que cette fermeture était en cohérence avec Good Move, mais ensuite vous avez compris le risque de voir se renforcer la congestion dans les quartiers avoisinants et de porter atteinte à la qualité de vie des Bruxellois, ainsi qu'à la vie économique de Bruxelles.

De quels leviers disposez-vous pour coconstruire avec la Région flamande le réaménagement du ring ? Vous dites souhaiter des études spécifiques concernant le boulevard de la Woluwe. Quelles sont-elles ? Qu'est-il prévu en matière de transports publics, à part le réseau Brabant de De Lijn ? Vous demandez de suspendre le processus. Comment comptez-vous vous y prendre alors qu'il est en cours en Flandre ?

Vous annoncez des accords spécifiques, par exemple sur le vélo, et vous dites que pour le reste, les accords demanderont plus de temps. Ne serait-il pas plus intéressant de conclure un accord global où seraient intégrés le vélo, la voiture et les transports publics ? Cela nous permettrait de véritablement négocier avec la Flandre. Sinon, nous allons subir certains aspects qui vont à l'encontre des intérêts de Bruxelles.

Enfin, je ne vous ai pas entendue sur le bilan de la consultation publique et sur vos échanges avec les bourgmestres, les Cliniques universitaires Saint-Luc, BECI et les entreprises de l'est de Bruxelles.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aborderai plusieurs éléments dans le cadre de la demande d'explications concernant le projet d'extension du ring.

Je comprends les propos de Mme d'Ursel quand elle demande de négocier un grand accord avec la Flandre. Cependant, étant donné les enjeux qui font encore l'objet de divergences de vues, comme le réaménagement du ring, nous ne pouvons prendre le risque de bloquer tout ce sur quoi nous sommes d'accord. Par exemple, nous sommes d'accord sur l'augmentation de l'offre de transports publics de la Flandre vers Bruxelles et sur les pistes

samen knelpunten te bestuderen en criteria te bepalen. Zowel Vlaanderen en Brussel wil immers werk maken van meer verkeersveiligheid.

cyclables interrégionales. Nous avançons sur ces aspects dans un bon esprit de collaboration, malgré nos désaccords sur d'autres enjeux.

Concernant les études sur le ring, si nous prenons l'exemple du tronçon aux abords du Heysel, nous aimons ce modèle, car il nous permet de déterminer ensemble les éléments à étudier et les critères sur la base desquels nous prendrons des décisions. Nous avons besoin de ces études communes pour avancer sur les enjeux que nous partageons avec la Flandre, comme le renforcement de la sécurité routière. Tous les objectifs poursuivis par la Flandre ne sont pas forcément contraires aux objectifs de notre plan régional de mobilité. Nous voulons avancer sur ces éléments communs.

1167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Een onderzoek zoals dat inzake de Heizel is inderdaad een goed idee. U zegt echter niet wat dat onderzoek precies moet inhouden. Zal het hele economische hoofdstuk, dat tot nu toe nog niet aan bod kwam, daarin ook onderzocht worden?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je suis également demandeuse de cette étude, à l'image de celle réalisée pour le Heysel. En revanche, vous ne dites pas sur quoi elle porte précisément. En effet, outre les aspects de sécurité routière et de décongestion, il y a tout le volet économique, qui n'est pas abordé. Cette étude va-t-elle également porter sur l'attractivité économique et socio-économique de Bruxelles ?

1167 **De voorzitter.-** Ik stel voor om conform het reglement het incident te sluiten; u kunt altijd nog vragen om uitleg indienen.

- Het incident is gesloten.

M. le président.- Dans le respect du règlement, je vous propose de clore l'incident avec cette réplique. Je vous rappelle qu'il y a également moyen d'introduire de nouvelles questions dans le cadre des demandes d'explications.

- L'incident est clos.

1173 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1173 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1173 **betreffende "het proefproject voor de detectie van PBM-parkeerplaatsen, ontwikkeld in het kader van het Europese project Biotope".**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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 projet prototype de détection des places de parking PMR, développé dans le cadre du projet européen Biotope".

1175 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Building an Internet of Things Open Innovation Ecosystem for Connected Smart Objects (Biotope) was erop gericht om innovatie en de nieuwe dienstencategorieën in verband met het internet der dingen te stimuleren. Brussel nam er, net als Helsinki en Lyon, als Europese proefstad aan deel. Het Brussels Gewest, het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG), parking.brussels, BMW, start-up CommuniThings en vzw On Wheels werkten mee aan de projecten.*

Het CIBG heeft meegewerkt aan de ontwikkeling van een prototype om gehandicaptenparkeerplaatsen te detecteren. Daartoe zijn 100 sensoren over Jette, Evere en Oudergem verdeeld. In samenwerking met privébedrijven is er een app ontwikkeld die de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le projet Biotope (Building an Internet of Things Open Innovation Ecosystem for Connected Smart Objects, Construire un écosystème d'innovation ouvert basé sur l'internet des objets pour les objets intelligents connectés) avait pour objectif de faciliter l'innovation et la génération de nouvelles catégories de services dans le domaine de l'internet des objets. Bruxelles y a participé comme ville pilote européenne, aux côtés d'Helsinki et Lyon. La Région bruxelloise, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB), parking.brussels, le constructeur automobile BMW, la start-up belge CommuniThings et l'asbl On Wheels ont collaboré à la réalisation de ces projets.

Dans le cadre de ce projet européen, le CIRB a participé au développement d'un prototype de détection des places de parking pour personnes à mobilité réduite (PMR). Dans ce cadre, 100 capteurs connectés ont été répartis sur trois communes pilotes,

aangeeft. Via open data is de beschikbaarheid ook raadpleegbaar op de app On Wheels en parking.brussels.

Met mijn fractie strijd ik voor een inclusievere samenleving. Gehandicapten moeten daarom ook over de nodige technologie kunnen beschikken om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen.

Op welke manier hebben Brussel Mobiliteit en parking.brussels aan het Europese project deelgenomen? Hoe willen Brussel Mobiliteit en parking.brussels de negentien Brusselse gemeenten in de app opnemen? Hoe zijn de drie gemeenten en de gehandicaptenparkeerplaatsen gekozen?

Er was ook sprake van de integratie van de gegevens in het dashboard van een auto. In de toekomst zou een intelligente wagen in een intelligente stad onmiddellijk alle nuttige informatie moeten krijgen. Hoe zit het daarmee?

à savoir Jette, Evere et Auderghem. En collaboration avec le secteur privé, une application a été développée de manière à indiquer sur une application mobile la disponibilité des places PMR sur la base des données de ces capteurs. Ces derniers sont installés dans le sol, sur les places PMR. Ils utilisent une détection triple : magnétique, par ultrasons et infrarouge. Le capteur est autoalimenté et connecté au réseau longue portée (Lora) et 4G d'Orange. La disponibilité des emplacements est consultable sur l'application On Wheels et sur celle de parking.brussels grâce à la technologie d'ouverture des données.

Je me bats, avec mon groupe, pour une société plus inclusive. Cela passe par le fait de donner librement, rapidement et facilement accès à toutes les informations nécessaires aux personnes en situation de handicap afin qu'elles puissent se déplacer en toute autonomie.

Quelle a été la collaboration de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels à ce projet européen, auquel le CIRB participe avec le secteur privé ? Quels en sont les principaux enseignements ?

Quelles sont les pistes au sein de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels pour développer un tel projet dans les dix-neuf communes bruxelloises ? Quelle est la position du gouvernement bruxellois à ce sujet ? L'ensemble des communes de la Région vont-elles disposer prochainement de cette technologie intelligente ? Si oui, quand ? Si non, pourquoi ? Selon quels critères ont été choisis les trois communes et les emplacements PMR ?

Enfin, ce projet visait également à intégrer ces données dans le tableau de bord d'une voiture. L'idée était qu'à l'avenir, une voiture intelligente puisse, en arrivant dans une ville intelligente, capter directement toutes les informations utiles disponibles, sans avoir à charger d'abord les différentes applications locales. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles sont les pistes à l'étude au sein du gouvernement pour atteindre cet objectif ?

1179 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit en parking.brussels waren bij het belangrijke Europese project betrokken, maar het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) had de leiding. Een deel van het antwoord op uw vraag kunt u nalezen in het antwoord op schriftelijke vraag 523 van mevrouw Debaets.*

De installatie van sensoren bij alle gehandicaptenparkeerplaatsen is niet aan de orde omdat het nut daarvan niet bewezen is. Een parkeerplaats kan trouwens het ene moment nog beschikbaar en de volgende minuut ingenomen zijn. Bovendien zou de plaatsing en het onderhoud van duizenden sensoren erg duur worden.

Voorlopig is het onze prioriteit om meer gehandicaptenplaatsen beschikbaar te maken. Het gewest en de gemeenten hebben daar de voorbije jaren grote inspanningen voor geleverd. Eind 2020 telde het gewest 5.431 plaatsen, tegenover 4.259 in 2013.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité et parking.brussels ont été associées, mais cet important projet européen a été mené par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

Vous trouverez des éléments de réponse à votre question dans le cadre de la question écrite 523 posée par Mme Bianca Debaets en septembre 2020.

Au sujet des principaux enseignements du projet, l’installation de capteurs sur l’ensemble des places de stationnement réservées aux personnes handicapées n’est pas à l’ordre du jour. D’abord, l'intérêt d’une telle mesure pour les bénéficiaires finaux ne nous semble pas confirmé. En effet, l’occupation d’une place de stationnement réservée ne présage pas de la disponibilité, à proximité, d’emplacements tous publics, dont une personne handicapée peut également faire usage. Par ailleurs, la disponibilité d’un emplacement peut évoluer d’une minute à l’autre. Ainsi, il n’est jamais certain qu’une place

Brussel Mobiliteit ziet er in het kader van haar adviezen bij stedenbouwkundige procedures op toe dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen worden voorbehouden.

In Good Move staat dat geschrapte gehandicaptenparkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving vervanging moeten krijgen.

Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis parkeren in gereglementeerde parkeerzones in het Brussels Gewest en dat blijft ook zo.

libre au moment de programmer son trajet le sera toujours au moment d'arriver à destination. Ensuite, le coût d'installation et de maintenance de milliers de capteurs n'est pas anodin.

À ce stade, notre priorité est de multiplier les emplacements réservés. À ce propos, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes ont mené d'importants efforts ces dernières années. À la fin de 2020, le territoire régional comptait 5.431 emplacements réservés, alors qu'il n'y en avait que 4.259 en 2013 ! Nous voulons persévérer sur cette voie.

En lien avec ce qui précède, il est important de rappeler que :

- Bruxelles Mobilité veille systématiquement au respect des quotas d'emplacements de stationnement réservés à respecter dans les avis qu'elle remet dans le cadre des procédures d'urbanisme ;

- nous avons inscrit dans le volet réglementaire du plan Good Move que "lorsque des places de stationnement à destination des personnes handicapées sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées au plus proche". Nous veillerons également à ce que cette mesure soit appliquée ;

- les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ont le droit de stationner gratuitement dans les différentes zones de stationnement réglementé en Région de Bruxelles-Capitale - zones bleue, verte, rouge, etc. - et ce droit est maintenu dans le cadre réglementaire du stationnement en cours de révision.

1181 *Parking.brussel heeft de parkeerplaatsen geselecteerd op basis van de nabijheid van openbare gebouwen zoals gemeentebesturen, ziekenhuizen en culturele centra.*

Het zou ons te ver leiden om het nu over het gebruik van gegevens over gehandicaptenplaatsen in de boordcomputer van een auto te hebben. U kunt verdere details bij het CIBG en de bevoegde minister opvragen.

En ce qui concerne le choix des trois communes et des places réservées aux personnes à mobilité réduite, les emplacements ont été sélectionnés par parking.brussels en fonction de leur proximité avec les lieux d'intérêt public : administrations communales, hôpitaux, centres culturels, etc.

Il serait trop long d'aborder ici l'intégration de ces données au tableau de bord d'une voiture. Pour plus de détails, je vous invite à prendre contact avec le CIRB et le ministre compétent. Sachez néanmoins que nous suivons le projet et nous envisagerons les investissements nécessaires dès que l'intérêt en sera démontré. Il faut par exemple que la place indiquée comme libre le soit encore à l'arrivée de l'utilisateur. En attendant, nous nous efforçons de répondre aux besoins immédiats en augmentant le nombre de places.

1183 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- De aanvullende vragen met betrekking tot het CIBG zijn tot minister Clerfayt gericht.*

Er zijn mogelijkheden om het leven van mensen met een beperking te vereenvoudigen en de maatschappij inclusiever te maken. Overheidsdiensten moeten alles in het werk stellen om hun het leven gemakkelijker te maken.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Des questions complémentaires relatives au Centre d'informatique pour la Région bruxelloises sont posées à M. Clerfayt. Cette question-ci vous était adressée parce qu'elle concerne le stationnement des personnes à mobilité réduite.

Il existe des solutions permettant de faciliter la vie de ces personnes et de rendre notre société plus inclusive. Je suis convaincue que les services publics doivent tout mettre en œuvre

- Het incident is gesloten.

1187 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1187 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1187 **betreffende "het opzetten van een fietsnetwerk met knooppunten".**

1189 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- In Vlaanderen en Wallonië bestaan de fietsnetwerken met knooppunten al een aantal jaar. Fietsers stippelen zelf hun route, al dan niet in lusvorm, uit door de nummertjes van de knooppunten te volgen.*

Anders dan Vlaanderen en Wallonië heeft Brussel gekozen voor een systeem van gewestelijke fietsroutes of GFR's, die beter geschikt zouden zijn voor woon-werkverkeer of ritjes naar school. Mij lijkt het goed om naast zo'n functioneel netwerk ook een echt recreatief fietsnetwerk te hebben. Op dat vlak hebben we nu alleen de Groene Wandeling, beheerd door Leefmilieu Brussel. Eén blik op de kaart fietsnet.be volstaat om te zien hoeveel routes er rond Brussel lopen, terwijl het gewest zelf een blinde vlek blijft.

Ik hoorde al van verscheidene Brusselse fietsers dat ze het betreuren dat er geen aansluitingen vanuit Brussel zijn op de Groene Gordel door het Dijleland en verder op het fantastische netwerk van fietsnet.be. Fervente fietsers hebben zelfs hun diensten aangeboden om zelf zo'n netwerk uit te tekenen.

U zei eerder al dat u vooruit wilde met dit dossier. Hoe staat het met de projecten die u begin dit jaar aankondigde? Wie heeft de openbare aanbestedingen binnengehaald om de kaart en de signalisatie van de fietsknooppunten te ontwerpen?

Heeft Brussel Mobiliteit de GFR's eindelijk kunnen evalueren?

pour faciliter leurs déplacements et leur vie. Il s'agit de leur autonomie. Nous reviendrons prochainement sur ce sujet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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 mise en place d'un réseau cyclable à points-nœuds".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Au mois de février 2021, je vous ai interpellée concernant les réseaux cyclables à points-nœuds. Ces réseaux ont été installés en Flandre, puis en Wallonie, depuis bon nombre d'années.

Ils comprennent un maillage de voiries qui se croisent à des points d'intérêt ou des carrefours numérotés. Une balise indique le numéro du carrefour et les directions possibles vers les numéros suivants. Chaque maille du réseau fait en moyenne 5 à 8 km de longueur, ce qui permet de réaliser des boucles de 15, 20, 25 ou 30 km. L'usager définit lui-même son parcours en fonction de la longueur souhaitée, en boucle ou en ligne, en notant la succession de numéros qu'il veut suivre.

J'ai rappelé à l'époque que contrairement à la Flandre et à la Wallonie, la Région bruxelloise avait plutôt opté pour un réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), qu'elle a considéré comme plus adapté aux déplacements utilitaires entre le domicile et le lieu de travail ou l'école que la vision axée autour du cyclisme de loisir que partageaient les deux autres Régions.

Hormis un réseau fonctionnel, j'ai fait remarquer qu'il serait possible de mettre en œuvre un véritable réseau récréatif qui permettrait aux Bruxellois, aux touristes et aux visiteurs de découvrir notre Région ou de faire du sport en passant par ces points d'intérêt.

Aujourd'hui, dans cette catégorie figure uniquement la magnifique Promenade verte qui ceinture notre Région et qui est gérée par Bruxelles Environnement. Quand on porte le regard sur la carte fietsnet.be, on est frappé par le nombre de réseaux autour de Bruxelles et l'absence totale de ceux-ci à l'intérieur de la Région.

J'ai joué un rôle de relais pour de nombreux cyclistes bruxellois qui regrettaient le manque de connexions avec la carte des jonctions routières du Groene Gordel à travers la région de la Dyle, qui permet de relier l'est de Bruxelles et ses alentours au fantastique réseau de fietsnet.be. Certains citoyens passionnés ont même proposé leurs services pour réaliser eux-mêmes ce fameux réseau.

En réponse à ma dernière interpellation, vous vous étiez engagée à avancer dans ce dossier. Je sais que vous avez eu de multiples rencontres à ce sujet.

Où en êtes-vous concernant les projets annoncés en début d'année ? Quand et à qui les marchés publics ont-ils été attribués concernant la carte et la signalisation du réseau à points-nœuds ? Qu'a-t-il été mis en place aujourd'hui ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle finalement procédé à l'évaluation des ICR ? Si oui, quelles en ont été les enseignements ? Si non, pour quand cette évaluation devrait-elle être clôturée ?

1191 *Wanneer denkt u het GFR-netwerk te kunnen afwerken? Of wordt het hele idee van de GFR's misschien verlaten? In dat laatste geval heeft het weinig zin om de schreeuwerige borden te laten staan.*

Comptez-vous finaliser le réseau ICR à Bruxelles ? À l'inverse, est-il prévu de ne pas le poursuivre ou même de le démanteler ? En effet, à quoi bon garder des panneaux invasifs dans l'espace public s'ils ne sont pas utiles ? Quelle est votre évaluation de ce réseau ?

Zijn Brussel Mobiliteit, visit.brussels en het vrijwilligerspanel bikenode.brussels er onderling uit geraakt hoe zo'n fietsknooppuntenroute eruit moet zien?

Les discussions entre Bruxelles Mobilité, visit.brussels et bikenode.brussels - composé de citoyens bénévoles - ont-elles permis de déterminer comment créer ou actualiser un réseau à points-nœuds à Bruxelles ? De quelle façon avez-vous procédé ?

Is de online toeristische kaart al geüpdatet?

La carte touristique numérique a-t-elle été éditée ? Dans la négative, quelles sont les avancées ? Pourquoi n'est-elle pas disponible aujourd'hui ?

Hoe staat het met de oprichting van een Brussels equivalent van het Vlaamse Routebureau?

Où en est la création d'un équivalent bruxellois du Routebureau de la Région flamande ? Quand pourrons-nous bénéficier de panneaux de signalisation dans l'espace public bruxellois ?

Hebt u aan de ministers Gatz en Vervoort al meer informatie kunnen vragen over het fietstoerisme in de hoofdstad?

Avez-vous, comme prévu, demandé aux ministres Sven Gatz et Rudi Vervoort d'approfondir les chiffres sur le tourisme à vélo à Bruxelles ? L'étude est-elle disponible ? Que pouvez-vous nous en dire aujourd'hui ?

Ons idee was om zo'n netwerk uit te bouwen binnen de herstelplannen na corona. Toeristische fietsroutes zijn immers een zegen voor kleine handelaars en horecazaken op de routes.

Je vous rappelle que notre idée était d'intégrer ce type de réseau dans le plan de relance bruxellois puisque, chaque circuit touristique cycliste dans les Régions induit des dépenses dans les petits commerces et les établissements horeca. Il est grand temps de les relancer, en particulier dans le centre de Bruxelles.

1193 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Er lopen twee kaartprojecten. Het eerste is de nieuwe fietskaart van Brussel Mobiliteit, waarin het netwerk van bikenode.brussels is opgenomen. Daarnaast werkt visit.brussels aan een nieuwe toeristische kaart, waarop toeristische trekpleisters verbonden worden door middel van knooppunten.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Deux projets de cartes pour les cyclistes sont actuellement en cours :

- une nouvelle carte vélo de Bruxelles Mobilité est disponible. Elle intègre le réseau bikenode.brussels. Bruxelles Mobilité distribue cette carte par les canaux habituels tels que les vélocistes, points vélos, etc. Elle l'a, par exemple, largement distribuée lors de la journée sans voiture de cette année. Le marché a été attribué fin 2020 à la société Strict ;

- visit.brussels travaille à l'élaboration d'une nouvelle carte touristique, avec des itinéraires qui utilisent également les point-nœuds cyclables reliant quelques sites touristiques.

Dit jaar nog wordt het systeem met de gewestelijke fietsroutes (GFR's) geëvalueerd. Het is absoluut niet de bedoeling om die op te doeken. De GFR's zijn namelijk perfect complementair met de fietsnetwerken plus, comfort en wijk.

Het fietsnetwerk plus volgt grotendeels de grote verkeersassen, heel rechttoe rechtaan. Het fietsnetwerk comfort voert dan weer eerder langs kleinere, rustigere straten, veiliger en doorgaans

met minder luchtvervuiling. De Brusselaar kan zijn keuze dus laten afhangen van het type verplaatsing, maar ook van zijn persoonlijke voorkeur.

De gesprekken tussen de planners van bikenode.brussels, visit.brussels en Brussel Mobiliteit over een fietsnetwerk met knooppunten zijn nog aan de gang. Later zullende taakverdeling en het beheer worden vastgelegd in een akkoord, dat dan goedgekeurd moet worden door de bevoegde instanties.

Fietstoerisme valt onder de bevoegdheid van visit.brussels. De minister-president zal u daarover dus uitgebreider kunnen informeren.

L'évaluation des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est prévue cette année encore. Le rapport final sera disponible en 2022. Il n'est en aucun cas prévu de démanteler le réseau ICR. Celui-ci répond à d'autres besoins et est complémentaire au réseau vélo plus. Pour les déplacements quotidiens, les Bruxellois pourront choisir le réseau vélo plus pour leurs déplacements sur des moyennes et des longues distances, et le réseau vélo confort, qui correspond largement aux ICR, et le réseau vélo quartier pour des déplacements à l'échelle du quartier ou entre les quartiers.

Il y a d'autres différences entre les réseaux vélo plus et vélo confort. Le premier suit souvent des grands axes, avec des aménagements en site propre. Les axes sont alors lisibles et directs. Le second suit quant à lui des rues apaisées, souvent sans aménagements spécifiques, mais dans un environnement plus agréable, moins pollué et plus sûr. Les deux réseaux répondent donc à des déplacements de types différents, mais également à des choix personnels des cyclistes, qui préfèrent parfois des rues apaisées aux grands axes.

Des discussions avec les concepteurs de bikenode.brussels, visit.brussels et Bruxelles Mobilité sont en cours sur la mise en œuvre d'un projet réseaux cyclables à points-nœuds en Région de Bruxelles-Capitale. J'attends plus d'informations à ce sujet dans le courant de l'année, une fois qu'un accord sera intervenu sur la répartition des tâches et la gouvernance d'un tel projet, qui doit également être validé par les instances compétentes.

Les études sur le tourisme à vélo sont de la compétence de visit.brussels. Votre question devrait donc aussi être adressée au ministre-président, afin d'obtenir des réponses plus larges sur ce point.

1195 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Hoeveel geld wordt er uitgetrokken om het fietstoerisme nieuw leven in te blazen? Hoeveel opdrachten zijn er al uitgeschreven?*

Hoe kunnen burgers nauwer bij de signalisatie van de fietsknooppunten worden betrokken?

De vereniging bikenode.brussels heeft prachtig bottom-up werk geleverd. Aan het lopende overleg zouden evenwel ook andere verenigingen, zoals de Gracq en de Fietsersbond, kunnen deelnemen.

Wanneer zullen we kunnen profiteren van het knooppuntennetwerk? Hoeveel fietshubs zijn er in Brussel? Ik ken er maar één.

Wanneer zal de fietskaart van Brussel Mobiliteit ook op een telefoon kunnen worden gedownload?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quel est le montant de l'enveloppe consacrée à la relance d'un circuit touristique à vélo ? Combien de marchés ont-ils été lancés ? Quel est leur budget respectif ?

Comment mieux intégrer les citoyens dans le processus de signalement des points-nœuds cyclables ?

L'association bikenode.brussels, avec laquelle des discussions sont en cours, semble avoir fait un travail formidable avec de nombreux citoyens. Elle propose un véritable réseau à Bruxelles. Cependant, d'autres associations, telles que le Gracq ou le Fietsersbond, sont susceptibles de participer à cette concertation. Quel est l'objectif des négociations en cours avec bikenode.brussels ? Il est évident que si un circuit balisé et finalisé existe déjà, autant s'en servir, sachant en outre qu'il s'est construit avec la participation de cyclistes bruxellois.

Quand ce réseau de points-nœuds sera-t-il opérationnel et quand pourrons-nous en bénéficier ? Combien y a-t-il de hubs cyclistes à Bruxelles ? Pour ma part, je n'en connais qu'un seul.

Pour l'instant, la carte de Bruxelles Mobilité, distribuée lors de la journée sans voiture, ne peut malheureusement pas être téléchargée sur un téléphone. Quand sera-ce possible ?

1197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De bijkomende vragen over de begrotingsmiddelen en overheidsopdrachten kunt u het beste schriftelijk stellen.*

De knooppunten komen op de fietskaart van Brussel Mobiliteit en de toeristische kaart van visit.brussels, maar daarnaast is het ook de bedoeling dat ze op termijn fysiek aangegeven worden langs de weg.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour les nombreuses questions supplémentaires sur le budget et les marchés, je vous invite à m'interroger par écrit.

Plus globalement, nous visons un double objectif. D'une part, les points-nœuds seront repris à la fois sur la carte vélo et sur la carte touristique en cours d'élaboration par visit.brussels. D'autre part, à terme, nous voulons les rendre physiquement visibles sur un réseau de base à Bruxelles. Les discussions étant en cours, je ne suis pas en mesure de vous fournir plus de détail sur ce réseau, mais Bruxelles Mobilité et visit.brussels y travaillent en bonne collaboration.

1197 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Uw antwoord blijft vaag. Alles wat ik vroeg, stond al in mijn oorspronkelijke mondelinge vraag. Er wordt nu al een jaar gesproken over een knooppuntennetwerk, maar het enige concrete tot nu toe is een weinig gebruiksvriendelijke kaart.*

Alles in verband met de herstelplannen zal ik dan maar aan minister-president Vervoort vragen, en u zal ik met een reeks schriftelijke vragen bestoken om zo hopelijk dan toch antwoorden te krijgen.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Votre réponse manque de précision. Toutes ces questions figuraient dans ma question orale. Je n'ai reçu quasiment aucune réponse. Nous ne savons pas quand aboutira ce réseau à points-nœuds dont on parle depuis un an. Déjà à l'époque, vous disiez y travailler, mais je ne vois rien, hormis cette carte très difficile à utiliser pour les cyclistes bruxellois ou les visiteurs. Je vous demande de passer à la vitesse supérieure pour faire avancer ce dossier.

Je demanderai donc à M. Vervoort ce qu'il en est dans le cadre du plan de relance et vous poserai de très nombreuses questions écrites, en espérant enfin obtenir des réponses.

1197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Ik begrijp uw ongeduld, maar ik kan u nog geen datum geven. We werken zo snel als we kunnen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends votre impatience, mais je ne peux pas encore vous fournir de date, car des marchés sont nécessaires. Les points-nœuds sont déjà inclus dans les deux cartes que j'ai mentionnées. Pour le réseau physique, nous faisons au plus vite, mais je ne peux vous communiquer de date à ce stade.

- L'incident est clos.

1205 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1205 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1205 **betreffende "het beheer en onderhoud van de voetpaden op de gewestwegen".**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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 gestion et l'entretien des trottoirs sur les voiries régionales".

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

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

1209 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Het is niet altijd even duidelijk wie verantwoordelijk is voor het onderhoud en de veiligheid van de voetpaden.*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- L'accessibilité de notre Région est essentielle. Cependant, il est parfois difficile de savoir qui est responsable de l'entretien et de la sécurité des trottoirs.

De Gemeentewet legt de verplichting bij de gemeenten. Heel wat gemeenten leggen in hun reglement die verantwoordelijkheid bij de eigenaars van de woningen die aan de voetpaden grenzen. Het gemeenschappelijke politiereglement van de negentien gemeenten bevestigt dit.

Dat betekent dat omwonenden instaan voor kleine reparaties of aanpassingen, voor het opruimen en proper houden van de stoep, voor het ruimen van bladeren of sneeuw. Dat neemt niet weg dat uiteindelijk de gemeente verantwoordelijk blijft voor de veiligheid van de gebruikers. Bij een ongeval zal er vaak een gedeelde verantwoordelijkheid zijn.

Bij hinderlijke vegetatie bijvoorbeeld op stoepen langs gewestwegen spelen de gemeenten de bal graag door naar het gewest, dat op zijn beurt dan weer aan de eigenaar vraagt om dit te verwijderen. Ondertussen gebeurt er niets en moet de voetganger vaak onveilig naast het voetpad lopen. Het gewest kan zelf het werk laten uitvoeren en de kosten verhalen op de eigenaar.

Selon l'article 135 de la loi communale, les communes ont une obligation de sécurité à l'égard des usagers sur toutes les voiries : communales, régionales, provinciales ou privées. Plusieurs communes disposent d'un règlement sur les trottoirs ou sur les bâtisses prévoyant que les propriétaires riverains sont tenus de réaliser les travaux de construction, de reconstruction, de modification ou de réparation, et ce, même s'ils ne sont pas propriétaires de l'assiette du trottoir. Il s'agit notamment de la construction des trottoirs bordant de nouvelles habitations, de la réparation ponctuelle des dégradations ou encore des modifications souhaitées par les riverains, par exemple l'aménagement des entrées carrossables. À défaut, la commune fait exécuter les travaux d'office aux frais des riverains.

Le règlement général de police commun aux dix-neuf communes bruxelloises reprend également cette obligation qui vise à maintenir la praticabilité et le bon état des passages, trottoirs et accotements, ainsi que la sécurité des piétons, entre autres via l'enlèvement de matériaux, de produits salissants ou glissants et le contrôle de la végétation, conformément à la législation régionale et à l'article 48 de ce règlement.

La conservation en bon état des trottoirs et accotements suppose également le ramassage des feuilles mortes, ainsi que le balayage et l'entretien des trottoirs enneigés ou verglacés afin de les rendre non glissants. Néanmoins, les règlements, qui obligent les riverains à veiller au bon état de leur trottoir et à en assurer l'entretien quotidien, ne déchargent pas la commune de son devoir de veiller à ce que la sécurité du trafic soit assurée de manière suffisante. En cas d'accident, de tels règlements peuvent cependant conduire les cours et tribunaux à juger qu'il y a une coresponsabilité du riverain. Sur une voirie régionale, il existe même une possibilité de triple coresponsabilité de la Région, de la commune et du riverain.

Si une végétation gênante provenant d'un terrain situé sur une voirie régionale embarrasse la circulation piétonne sur le trottoir, la commune renvoie la balle à la Région qui elle-même la relance au propriétaire riverain, lequel n'en a que faire tant que la Région ou la commune ne l'y oblige pas. Ce genre de situation problématique contraint les piétons à marcher sur la piste cyclable ou la voirie, ce qui les met en danger. Si ce propriétaire riverain ne respecte pas son obligation d'entretien de la végétation sise sur sa parcelle, la Région, après mise en demeure, peut effectuer les travaux d'office et se retourner ensuite contre le propriétaire défaillant pour récupérer le montant des travaux.

1211 *Brussel Mobiliteit lanceerde onlangs een campagne om mensen aan te zetten om zo veel mogelijk te voet te gaan. Dan moeten de stoepen natuurlijk toegankelijk en goed onderhouden zijn.*

Welk beleid voert Brussel Mobiliteit op dat vlak? Wat gebeurt er wanneer een eigenaar niets doet aan de hinderlijke vegetatie op de stoep die grenst aan zijn eigendom? Hoeveel klachten komen er jaarlijks binnen over stoepen aan gewestwegen? Worden de aangrenzende eigenaars bewustgemaakt van deze kwestie?

Eu égard à la Semaine de la mobilité axée sur la promotion de la marche et à la campagne de sensibilisation humoristique lancée par Bruxelles Mobilité il y a quelques semaines pour inciter les Bruxellois à utiliser leurs pieds pour se déplacer et ainsi contrer l'incidence négative des nouveaux moyens de transport sur la marche, nul doute que l'entretien et l'accessibilité des trottoirs vous tiennent à cœur.

Quelle est la politique mise en place par Bruxelles Mobilité pour garantir l'accessibilité des trottoirs en voirie régionale ?

Quelle est la procédure lorsqu'une végétation provenant d'un terrain gêne la circulation piétonne sur le trottoir ? Une mise en demeure est-elle envoyée systématiquement ? La facture est-elle ensuite envoyée au propriétaire ?

Combien de plaintes Bruxelles Mobilité enregistre-t-elle chaque année au sujet de problèmes d'accessibilité des trottoirs au niveau des voiries régionales ? Quelles sont les plaintes les plus courantes ? En général, en combien de temps ces plaintes sont-elles résolues ?

Une campagne de communication est-elle mise en place pour sensibiliser les Bruxellois à l'importance de l'entretien du trottoir en face de chez eux ? Si oui, quelle est cette campagne ?

1213 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Good Move wil van Brussel een rustige en tragere stad maken en promoot daarom het voetgangersverkeer voor korte afstanden. Tegen 2030 zouden meer dan de helft van de verplaatsingen binnen Brussel te voet of met de fiets moeten gebeuren.*

Daartoe werkt men aan voetgangersassen die naar het openbare stadsvervoer leiden en die zo toegankelijk mogelijk moeten zijn. Over het algemeen moet de kwaliteit van de stoepen worden verbeterd. In het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) staat daarom dat de gemeenten een beroep kunnen doen op subsidies om hun openbare ruimte comfortabeler te maken voor zachte weggebruikers, dat ze de haltes van het MIVB-net vlot toegankelijk moeten maken en dat de beheerders van de openbare weg obstakels die de toegankelijkheid voor voetgangers belemmeren, moeten wegnemen.

Stoepen moeten dus worden heraangelegd, maar daarnaast moeten ze ook onderhouden worden. Brussel Mobiliteit heeft een stand van zaken opgemaakt en is gestart met een meerjarenplan voor het onderhoud van de stoepen. In 2021 wordt daar 6 miljoen euro voor uitgetrokken.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan Good Move a pour objectif de renforcer la marche par le biais d'une vision d'évolution de la Région vers une ville apaisée, plus lente avec une structure de déplacements plus courts. En effet, il s'agit d'une part d'encourager l'usage de la marche pour les déplacements de courte distance (actions ciblées sur les déplacements domicile-école, par exemple) et d'autre part de réduire la distance des déplacements en ville (centralités de quartiers, commerces de proximités, etc.).

La marche est aussi un moyen à valoriser pour des trajets combinant l'usage de plusieurs modes (accès à un arrêt de transport public, éloignement des zones de stationnement, etc.).

Aujourd'hui, 37 % des déplacements intrabruxellois se font à pied. Le plan Good Move et le plan régional de développement durable projettent de dépasser les 50 % de déplacements à pied et à vélo d'ici à 2030. La marge de progression est importante.

L'ensemble des actions proposées dans le plan régional de mobilité vise à répondre aux enjeux d'une ville apaisée à parcourir à pied. Good Move prévoit notamment la création de "magistrales" piétonnes qui reposent sur trois principes :

- mettre en avant la marche sur les autres modes de déplacement ;

- faire le lien avec les transports urbains ;

- faciliter les traversées et offrir une accessibilité maximale.

Comme celle des magistrales piétonnes, l'accessibilité des trottoirs en général doit être améliorée. Pour rappel, dans le cadre du plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), différentes actions sont en place :

- l'octroi de subsides aux communes pour les soutenir dans leurs efforts de mise en conformité de l'espace public ;

Na een inspectie ter plaatse werd een prioriteitenlijst opgesteld. Klachten over de toestand van de stoepen komen via allerlei kanalen binnen. Ze worden behandeld in chronologische volgorde en volgens de ernst van de klacht. Zo vonden in 2020 660 kleine herstelwerken plaats na een klacht, waarvan 110 aanpassingen voor personen met een beperkte mobiliteit.

Hierover wordt wel degelijk gecommuniceerd in bewustmakingscampagnes voor de burgers. Het gaat dan over het sneeuwvrij maken van de stoep of het verwijderen van hinderlijke vegetatie. Klachten over vuile stoepen en afval op de stoep zijn voor Net Brussel.

Ook de achtergelaten elektrische steppen, die de vlotte doorgang op de stoep hinderen, krijgen onze volle aandacht.

- la mise aux normes des abords des arrêts de surface, tel que le prévoit le plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de la STIB et la fiche action B1 du plan Good Move ;

- de façon plus générale, l'ensemble des gestionnaires de voirie sont invités à consulter l'audit du PAVE lors de réaménagements afin de gommer, chaque fois que c'est possible, des non-conformités en matière d'accessibilité.

À côté des projets de réaménagement se pose aussi la question de l'entretien des trottoirs. En 2020, Bruxelles Mobilité a analysé l'état des trottoirs du réseau piéton plus. Sur cette base, Bruxelles Mobilité a entamé un plan pluriannuel et proactif d'entretien des trottoirs doté d'un budget de 6 millions d'euros en 2021. Un diagnostic complet du réseau piéton confort est aussi en cours.

Le plan de rénovation des trottoirs est basé sur une inspection des voiries, qui sont elles-mêmes subdivisées en catégories : piéton plus, magistrales piétonnes et réseau piéton quartier. Ensuite, sur la base des résultats de l'inspection, une liste des voiries à traiter en priorité est effectuée en fonction de l'état de dégradation ainsi que de la fréquentation des voiries. Les plaintes arrivent par différents canaux (police, courriels, Prego, Fix My Street, etc.). Elles sont également traitées par ordre chronologique et de gravité ou de dangerosité.

Au sujet du nombre de plaintes, en 2020, 660 interventions ponctuelles ont été effectuées sur les trottoirs, dont 440 concernaient des dalles manquantes ou descellées, 110 concernaient des taques à remettre à niveau et enfin 110 concernaient des petites améliorations pour les personnes à mobilité réduite, comme les abaissements de bordure, les dalles podotactiles ou les objets obstruant le passage.

Concernant la campagne de communication, nous envoyons régulièrement des messages ciblés :

- rappels de l'obligation de déneiger son trottoir et de veiller à ce qu'il ne soit pas glissant, lors de nos communications de presse hivernales ;

- dans le cas de trottoirs rendus impraticables par la végétation des riverains ;

- distributions de toutes-boîtes dans les zones signalées comme problématiques.

Les gênes causées par la saleté et les encombrements dus aux dépôts clandestins sont du ressort de Bruxelles Propreté.

Les trottinettes électriques mal stationnées constituent une problématique à laquelle nous sommes particulièrement sensibles. Une innovation comme la trottinette partagée ne doit pas se développer au détriment des autres usagers, et en particulier les piétons.

1217 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- De burger moet weten dat hij zijn stoep moet onderhouden. Zonder comfortabele stoepen mislukt elk beleid dat het voetgangersverkeer wil stimuleren.*

- Het incident is gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Cette question m'a été inspirée par des piétons qui m'ont interpellée sur le sujet, et dont je relaie les préoccupations auprès de vous.

Nous comptons sur vous pour mettre en place une politique efficace de sensibilisation des Bruxellois à l'entretien des trottoirs.

On ne peut pas promouvoir la marche sans tout mettre en œuvre pour que les Bruxellois la pratiquent.

- L'incident est clos.

1221 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1221 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1221 **betreffende "de strategie onder leiding van de diversiteitsverantwoordelijke bij de MIVB".**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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 stratégie menée par la diversity manager à la STIB".

1223 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Op 29 juni 2021 postte de diversiteitsmanager van de MIVB een bericht op LinkedIn waarin ze experts van buitenaf opriep om het neutraliteitsbeleid van het bedrijf mee te herbekijken. Dat beleid moet opener worden en beter beantwoorden aan de Brusselse realiteit. Ze deed die opriep nota bene alleen in het Frans, terwijl de podcast over diversiteit en inclusie binnen de MIVB dan weer eentalig Nederlands was.*

In een artikel op de website legt de diversiteitsmanager uit wat diversiteit en inclusie voor de openbare vervoersmaatschappij inhouden. Een punt trok in het bijzonder mijn aandacht: het bedrijf looft een premie uit aan werknemers die vrouwelijke sollicitanten aanbrengen. Is dat nu de manier waarop de MIVB meer vrouwen in dienst wil krijgen?

Welke diversiteitsstrategie hanteert de MIVB bij haar aanwervingen?

Waarom respecteert de diversiteitsmanager de tweetaligheid niet in haar externe communicatie?

Wanneer werd de premie voor MIVB-medewerkers die vrouwen aandragen, ingevoerd? Wat zijn de voorwaarden? Blijft het systeem behouden? Wat heeft het al opgeleverd?

Zijn de vrouwen die op die manier zijn aangeworven, nog altijd aan de slag bij de MIVB? Hoelang blijven ze gemiddeld?

Welk budget heeft de MIVB uitgetrokken voor de premie?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je souhaite évoquer avec vous la stratégie menée par la diversity manager de la STIB depuis janvier 2019 et plus précisément l'appel qu'elle a lancé sur LinkedIn le 29 juin 2021 : "La STIB cherche des experts externes pour l'aider à revoir sa politique de neutralité de manière à la rendre plus ouverte et représentative de la réalité bruxelloise d'aujourd'hui. Vous êtes intéressés par cette mission, n'hésitez pas à exprimer votre intérêt en répondant au RFI (request for information) que nous venons de publier. Vous connaissez un organisme qui pourrait être intéressé ? Partagez ce post. Les candidatures et les éventuelles questions sont à adresser à diversity@stib.brussels."

Je m'étonne tout d'abord du caractère unilingue des publications. Cet appel à des experts externes n'a été publié qu'en français, tandis que le podcast concernant la diversité au sein de la STIB n'est disponible qu'en néerlandais. Dans cet épisode, la diversity manager explique l'importance de la diversité et de l'inclusion au sein d'une entreprise ainsi que la valeur ajoutée qu'elles peuvent constituer.

Dans un article publié sur le site de la STIB, elle explique ce qui est mis en place en matière de diversité et d'inclusion au sein de la société de transports. Un élément en particulier m'a interpellée. Voici ce qu'elle écrit : "Une des choses à laquelle je pense, par exemple, c'est que nous avons mis en place une prime pour tous les employés de la société qui inviteraient des femmes à postuler à la STIB. Si ces profils sont recrutés, alors l'employé reçoit une prime." La solution que la STIB a trouvée pour recruter davantage de femmes est donc d'octroyer une prime à ceux de ses employés qui lui permettent d'en engager ?

Quelle est la stratégie poursuivie par la STIB en matière de diversité ?

Quelles sont les pistes explorées en matière de recrutement diversifié, et qu'est-ce que cela signifie ? Quels sont les groupes cibles ?

Pour quelles raisons la diversity manager ne respecte-t-elle pas l'emploi des langues dans ses communications au public ?

Quand cette prime pour les employés de la STIB qui permettent à la société de transports d'engager des femmes a-t-elle été instaurée ? Quels sont les résultats de sa mise en place ? Quelles sont les conditions de son octroi ? A-t-elle vocation à perdurer ?

Combien de primes ont-elles été octroyées ? Combien d'employés en ont-ils fait la demande ?

Les femmes engagées dans ce cadre sont-elles toujours en poste ? Combien ne travaillent plus à la STIB ? Pour quelles raisons ? Combien de temps sont-elles restées en moyenne ?

Quel budget total la STIB a-t-elle alloué à l'octroi de cette prime ?

1225 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De oproep naar externe experts verscheen wel degelijk in de twee talen. Ik stuur u de link. De podcast en het begeleidende artikel waren wel eentalig Nederlands, omdat elke medewerker in zijn of haar moedertaal blogt.*

Tot het eind van dit jaar houdt de MIVB vast aan de huidige diversiteitsstrategie. Die bestaat uit zeven actiepunten: meer vrouwen, Nederlandstaligen, allochtonen en personen met een handicap aanwerven; de kloof verkleinen tussen arbeiders en bedienden en tussen de medewerkers op het terrein en die op het hoofdkantoor; oudere werknemers langer aan boord houden, en ten slotte meer nadruk op het belang van diversiteit, non-discriminatie en gelijke kansen.

De MIVB werkt samen met Actiris om die diversiteitseisen in haar actieplan te krijgen.

De rekruteerders werken volgens een selectieprocedure die een maximale objectiviteit garandeert, waarbij elke kandidaat gelijk behandeld wordt.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'appel à des experts externes a bien été publié dans les deux langues. Je vous communiquerai le lien.

Le podcast diffusé sur le blog de la STIB est uniquement en néerlandais, car la STIB compte des collaborateurs et collaboratrices francophones et néerlandophones, qui s’expriment dans leur langue maternelle. En l'occurrence, il était destiné aux employés néerlandophones. C'est pourquoi l'article qui l'accompagne était, lui aussi, en néerlandais.

La stratégie de diversité définie au sein de la STIB est en vigueur jusqu'à la fin de l'année. Les actions prévues poursuivent sept objectifs :

- promouvoir l’emploi des femmes ;

- promouvoir l’emploi des néerlandophones ;

- promouvoir une meilleure répartition des personnes présumées allochtones ;

- atténuer le sentiment de clivage, principalement entre les employés et les ouvriers, ainsi qu’entre le terrain et le siège social ;

- dans la perspective de l’allongement des carrières, maintenir les seniors à l’emploi ;

- affirmer davantage l’importance que la STIB accorde à la diversité, à la non-discrimination et à l’égalité des chances ;

1227 *Eerst worden de cv's onder meer bekeken op basis van de technische competenties die vereist zijn voor de functie; er wordt niet gekeken naar criteria als leeftijd, geslacht of levensbeschouwing. Dan volgen een persoonlijkheidsvragenlijst en een psychotechnische test, allebei wetenschappelijk onderbouwd en objectief. Als die tests met goed gevolg worden afgelegd, volgt er een gesprek met de hr-verantwoordelijke.*

Alle rekruteerders blijven opleidingen volgen rond het belang van diversiteit en multiculturaliteit. Alle leidinggevende functies worden ook geregeld geëvalueerd, opdat de kandidaturen in de grootst mogelijke objectiviteit worden behandeld. Interne comités en externe auditbureaus monitoren de aanwervingsprocedures.

De aanwervingspremie bestaat niet alleen voor vrouwelijke werknemers, maar ook voor technische profielen, los van geslacht. Als een werknemer iemand - extern of intern - kent waarvan hij denkt dat die in aanmerking komt voor een vacante functie, dan moeten werknemer en kandidaat samen een formulier ondertekenen voordat de kandidaat daadwerkelijk solliciteert. Als de kandidaat inderdaad beantwoordt aan het profiel, de procedure met succes doorloopt en vervolgens minimaal zes maanden in dienst blijft, krijgt de medewerker die haar of hem heeft aangedragen, de premie.

Die bestaat sinds 2018. Eind 2020 waren er op die manier 83 medewerkers aangeworven, onder wie 32 vrouwen. Dertig van hen waren op dat moment nog aan de slag binnen het bedrijf.

- promouvoir le recrutement et l'intégration de personnes porteuses d'un handicap.

Dans le cadre de l'élaboration de son nouveau plan d'action, la STIB collabore avec Actiris afin de garantir le respect des obligations en matière de diversité.

Les campagnes de recrutement visent, entre autres, à attirer davantage de femmes et de candidats d'origines différentes afin de favoriser la mixité au sein de son personnel.

Le processus de sélection appliqué par le service de recrutement a été pensé, organisé, calibré et mis en œuvre de façon à garantir une objectivité maximale dans la sélection des candidatures, ainsi que l'égalité des chances et de traitement pour tous les candidats.

Les moyens mis en œuvre sont les suivants :

- l'analyse des CV repose avant tout sur les compétences interpersonnelles et les compétences techniques liées à la fonction. Il n'est jamais tenu compte d'autres critères comme l'âge, le genre ou la religion ;

- un questionnaire de personnalité et des tests de raisonnement psychotechnique. Lorsqu'un CV est retenu, le candidat est invité à répondre à un questionnaire de personnalité et à passer des tests sélectionnés en fonction de leur garantie scientifique et de leur objectivité ;

- si les tests se révèlent positifs, un entretien avec le responsable du recrutement est organisé.

L'ensemble du personnel de recrutement a suivi et continue de suivre des formations spécifiques sur les avantages liés au respect de la diversité et de la multiculturalité, ce qui a un impact direct sur l'égalité des chances et l'égalité de traitement. De plus, le rappel de l'importance de garantir à toutes et tous une égalité des chances face au recrutement est à l'ordre du jour des réunions des équipes concernées.

Pour toutes les fonctions requérant des compétences managériales, une évaluation est également organisée, cela pour garantir une objectivité maximale du traitement des candidatures. Les procédures de recrutement sont approuvées par des comités internes, régulièrement soumises à des audits et accessibles à la demande, l'objectif étant de garantir leur transparence et de les appliquer pour toute candidature.

Je précise que la prime au recrutement ne s'applique pas uniquement au recrutement de personnels féminins, mais également aux métiers techniques, sans distinction de genre.

Les conditions d'octroi de la prime sont les suivantes : le collaborateur propose un candidat dont il pense qu'il convient à un poste vacant, soit publié sur le site internet de la STIB, soit en interne dans le cadre de la mobilité au sein de la STIB. Le formulaire de cooptation doit être rempli par les deux personnes

et envoyé au service interne ad hoc avant que le candidat ne postule. Si le candidat, après avoir suivi la procédure de recrutement, convient, est engagé et est toujours en service après six mois, la prime est versée au collaborateur de la STIB qui l'a proposé.

La prime a été instaurée en 2018. À la fin de l'année 2020, on comptait 64 primes octroyées et 83 personnes engagées, dont 32 femmes.

1229 *Tot eind 2020 werd aan de premie alles bij elkaar 32.000 euro bruto besteed. Dat zijn 64 premies van elk 500 euro bruto.*

Zolang de vrouwen significant in de minderheid blijven bij de MIVB, blijft de premie bestaan.

L'année 2021 n'est pas encore terminée et la STIB ne communique pas de chiffres pour une année incomplète. À la fin de l'année 2020, 30 collaboratrices engagées par cooptation étaient encore en activité dans l'entreprise. Entre le lancement du système de cooptation et la fin de l'année 2020, 940 personnes ont été cooptées. Un membre du personnel de la STIB peut proposer plusieurs candidats.

Les raisons des départs des collaborateurs, engagés ou pas dans le cadre de cette prime à la cooptation, relèvent de leur vie privée.

Le budget total affecté à cette prime jusqu'à la fin de l'année 2020 s'élève à 32.000 euros brut, soit 64 primes de 500 euros brut.

Cette prime continuera d'exister tant qu'il y aura une inégalité significative entre le nombre d'hommes et le nombre de femmes. Si son efficacité tendait à diminuer à un moment donné, la STIB la supprimera.

1231 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Ik zal nagaan of een dergelijke premie ook bij andere Brusselse administraties bestaat. Wordt vervolgd.*

- Het incident is gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je poserai la question de savoir si une telle prime existe également dans les autres administrations bruxelloises. Nous reviendrons vers vous sur le sujet.

- L'incident est clos.

2105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2105 **betreffende "de Nederlandstalige dienstverlening bij parking.brussels".**

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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 service en néerlandais chez parking.brussels".

2107 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- In uw antwoord van oktober 2020 op mijn schriftelijke vraag betreffende de werking van parking.brussels erkende u dat er bij het parkeeragentschap een personeelstekort heerst. U verklaarde meteen ook dat daaraan wordt verholpen met bijkomende aanwervingen en een reorganisatie. Er zouden een dertigtal personen worden aangeworven en er zou tevens een reorganisatie van de klantendienst gebeuren. Die zou meer centraal worden aangestuurd. Op 3 november zouden er een 73-tal personen in dienst zijn gekomen terwijl er aanvankelijk slechts 3 personen

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- En octobre 2020, vous avez reconnu qu'une pénurie de personnel régnait au sein de parking.brussels. Pour y remédier, vous avez expliqué qu'une réorganisation du service clients et un recrutement de personnel seraient effectués. Ainsi, une trentaine de personnes auraient été engagées.*

Un autre problème au sein de l'agence est l'omniprésence du français. En effet, le rapport linguistique du vice-gouverneur fait état d'une augmentation des plaintes. Les cinq dirigées contre l'Agence du stationnement concernaient toutes la rédaction en

aan het werk waren. Dat is een forse uitbreiding van de klantendienst.

Naast een personeelstekort lijkt er ook sprake te zijn van een gebrekkige Nederlandstalige dienstverlening bij het parkeeragentschap. Dat is niet enkel zo bij de klantendienst maar ook op andere plaatsen, zoals in de parkings of op de straat. Dit werd ook bevestigd in het taalrapport van de vicegouverneur. Daarin wordt gewezen op een toename van het aantal klachten waarvan er vijf betrekking hebben op parking.brussels. In alle gevallen ging het om een eentalige, Franstalige aanmaning tot het betalen van een parkeerboete gericht tot een Nederlandstalige inwoner van het Brussels Gewest of van Vlaanderen.

2109 Dat zou blijkbaar het gevolg zijn van de omschakeling naar een nieuw IT-systeem, waardoor de registratie van de taalrol niet correct gebeurt. Vreemd genoeg kreeg ik deze zomer een in het Nederlands opgestelde boete uit Duitsland in mijn bus. Als de Duitsers kunnen achterhalen dat ik Nederlandstalig ben, is het eigenaardig dat dat in Brussel niet kan.

Nederlandstalige Brusselaars bevestigen de problemen, wat doet vermoeden dat er sprake is van een ondervertegenwoordiging aan Nederlandstaligen bij parking.brussels. Dat heeft negatieve gevolgen voor de dienstverlening aan Nederlandstalige Brusselaars en Vlaamse pendelaars. Vragen, telefoontjes en e-mails worden niet of alleen in het Frans beantwoord. Klachten over de Nederlandstalige dienstverlening brengen geen zoden aan de dijk.

2111 Hoeveel van de in 2018 aangeworven medewerkers zijn ingeschreven op de Nederlandstalige taalrol?

Hoeveel van de dertig nieuwe betrekkingen voor de klantendienst werden intussen ingevuld en wat is de verhouding tussen Frans- en Nederlandstaligen?

Wat is de verhouding tussen Nederlandstalige en Franstalige werknemers bij parking.brussels? In hoeverre stemt dit overeen met het door de regering vastgestelde taalkader?

Welke acties zult u nog ondernemen om binnen de respectievelijke niveaus het aantal Nederlandstalige werknemers op te krikken?

Wat is de door parking.brussels gehanteerde procedure bij klachten van burgers over een schending van de taalwetgeving bij, bijvoorbeeld, het uitschrijven van een retributie? Wordt die automatisch als nietig beschouwd omdat ze in strijd is met de openbare orde? Wat is de sanctie als je als Nederlandstalige een boete in het Frans toegestuurd krijgt? Wordt die kwijtgescholden of wordt er een nieuwe boete, conform de taalwetgeving, uitgeschreven?

Werd er intussen een oplossing gevonden voor de problemen met het nieuwe IT-systeem?

français d'un billet de stationnement envoyé à un habitant néerlandophone en Région bruxelloise ou flamande.

Ces erreurs sembleraient causées par le nouveau système informatique, qui ne tient pas compte des préférences linguistiques. Pourtant, j'ai bien reçu un procès-verbal en néerlandais pour une infraction commise en Allemagne !

Le problème de la sous-représentation des néerlandophones au sein de parking.brussels rejaillit forcément sur l'offre de services.

Combien de personnes engagées en 2018 s'expriment-elles en néerlandais ?

Quelle est la proportion de collaborateurs néerlandophones et francophones sur les 30 emplois créés au sein du service client, d'une part, et au sein de parking.brussels, d'autre part ? Ce chiffre concorde-t-il avec le cadre linguistique adopté par le gouvernement ? Que comptez-vous faire afin de renforcer le nombre d'employés néerlandophones ?

Comment l'Agence bruxelloise du stationnement répond-elle aux plaintes concernant le non-respect de la législation linguistique ?

Les problèmes informatiques ont-ils été résolus ?

2113 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Uw vragen zijn terecht. In de dienstverlening moet klantvriendelijkheid vooropstaan. Het spreekt voor zich dat Nederlandstalige burgers in hun moedertaal moeten worden bediend.

Een aantal factoren liggen aan de grondslag van de huidige situatie. Parking.brussels is zeer snel moeten groeien, en ik zal niet ontkennen dat dat met groeipijnen gepaard is gegaan. Toch kan ik u verzekeren dat de directie van parking.brussels en de dienst zelf zich bewust zijn van dat probleem en alles in het werk stellen om het op te lossen.

Sinds 2018 heeft parking.brussels 197 personeelsleden in dienst genomen, van wie 17 Nederlandstaligen. Sinds oktober 2020 werden er 33 personeelsleden in dienst genomen ter versterking van de klantendienst, van wie drie Nederlandstaligen. In totaal telt de klantendienst van parking.brussels nu 77 personeelsleden, van wie 14 Nederlandstaligen en 63 Franstaligen. Dat komt neer op een verhouding van ongeveer 18% Nederlandstaligen en 82% Franstaligen. Met die verhouding moet het mogelijk zijn om alle Brusselaars in de juiste taal te bedienen. Daardoor zouden de klachten moeten afnemen. We blijven natuurlijk de doeltreffendheid van de klantendienst van nabij volgen sinds de recente aanwervingen. Hopelijk neemt het aantal klachten daardoor af en merken de burgers dat de dienstverlening verbetert.

Ik stel voor dat u de details over de taakverdeling voor het voltallige personeel per graad schriftelijk opvraagt. Ik zal hier enkel de meest opvallende cijfers geven. Grosso modo volgen die dezelfde tendens. Het meest opmerkelijke verschil doet zich voor bij de stewards, de zogenaamde functie D101. Dat korps is bijna volledig Franstalig. De belangrijkste reden is dat die personeelsleden vanuit de gemeenten zijn overgekomen naar parking.brussels.

2115 De tweede reden voor het gebrek aan Nederlandstalige medewerkers is dat parking.brussels moeilijkheden ondervindt bij het aantrekken van Nederlandstalige profielen voor de functie van steward. De vacatures worden systematisch in beide talen bekendgemaakt, maar er volgen geen Nederlandstalige sollicitaties. Door samen te werken met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) proberen we daar iets aan te doen. Ik kom hier zo dadelijk op terug.

In het taalkader gelden de volgende doelstellingen:

- voor de 1e (A5 en A4+) en 2e (A4 en A3) trap van de hiërarchie: 40% Nederlandstaligen, 40% Franstaligen, 10% tweetalige Franstaligen en 10% tweetalige Nederlandstaligen;

- voor de 3e trap van de hiërarchie (A2 en A1; B2 en B1): 27,55% Nederlandstaligen en 72,45% Franstaligen;

- voor de 4e trap van de hiërarchie (C2 en C1; D2 en D1): 10% Nederlandstaligen en 90% Franstaligen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Il faut évidemment s'adresser aux Bruxellois dans leur langue maternelle.*

Le développement rapide et compliqué de parking.brussels explique la situation actuelle. Je peux toutefois vous assurer que l'agence est consciente du problème et met tout en œuvre pour le résoudre.

Depuis 2018, 197 collaborateurs ont été engagés au sein de parking.brussels, dont 17 néerlandophones. Depuis octobre 2020, 33 personnes, dont 3 néerlandophones, ont été engagées, qui compte aujourd'hui 18 % de néerlandophones. Nous surveillons l'efficacité du service depuis son élargissement et espérons que les plaintes diminueront.

Je suggère que vous me demandiez par écrit le détail des chiffres, mais la disparité la plus marquée se manifeste chez les stewards, à peu près tous francophones. Elle s'explique principalement par le fait que les collaborateurs travaillaient auparavant pour les communes.

Peu de candidats néerlandophones répondent également aux offres d'emploi pour le poste de steward.

Le cadre linguistique fixe une répartition différente entre les deux rôles, aux quatre échelons de la hiérarchie. Les objectifs des premier et deuxième échelons sont atteints, mais pas ceux des troisième et quatrième.

L'agence du stationnement fait pourtant tout son possible pour augmenter le nombre de collaborateurs néerlandophones, notamment en publiant systématiquement ses offres d'emploi dans les deux langues et en collaborant avec le VDAB. L'office flamand met parking.brussels en contact avec des candidats éligibles pour un contrat de formation professionnelle individuelle (FPI) qui, s'ils réussissent l'examen écrit et oral, sont d'abord engagés comme stagiaire FPI. Ils peuvent ensuite obtenir un CDD ou un CDI, selon la qualité de leur travail. Quatre collaborateurs du service client ont déjà été engagés de cette manière.

Parking.brussels tente également de conclure des accords avec des écoles et universités néerlandophones pour accroître sa

De doelstellingen worden gehaald voor de 1e en 2e trap, maar nog niet voor de 3e trap (10% Nederlandstaligen) en evenmin voor de 4e trap (8% Nederlandstaligen in plaats van 10%).

Parking.brussels doet wat het kan om zijn doelstellingen waar te maken en het aantal Nederlandstalige werknemers te verhogen: het maakt alle vacatures bekend in beide talen en werkt nauw samen met de VDAB om meer Nederlandstalige sollicitanten aan te trekken.

De samenwerking tussen parking.brussels en de VDAB betreft vooral IBO-contracten (Individuele Beroepsopleiding). Met een IBO krijgt een werkzoekende drie maanden lang een opleiding op de werkvloer, waarna hij in dienst komt. De maatregel voorziet ook in het opleiden van de kandidaat naargelang van de behoeften van het bedrijf, en met name van de taalbehoeften van parking.brussels.

In de praktijk brengt de VDAB parking.brussels in contact met kandidaten die in aanmerking komen voor zo'n IBO-contract. Als ze slagen voor de schriftelijke en mondelinge proeven worden ze in eerste instantie in dienst genomen als IBO-stagiair. In een tweede fase worden ze in dienst genomen met een contract van bepaalde of onbepaalde duur, afhankelijk van de beoordeling van het werk van de kandidaat.

Vier medewerkers van de klantendienst zijn op die manier aangeworven en parking.brussels blijft met de VDAB samenwerken voor andere functies, zoals die van steward.

Parking.brussels tracht ook overeenkomsten te sluiten met Nederlandstalige scholen en universiteiten om zo naambekendheid te verwerven en Nederlandstalige studenten de mogelijkheid te bieden stage te lopen, wat nadien dan zou kunnen leiden tot een contract van bepaalde of onbepaalde duur. Dat samenwerkingsverband is recent en het agentschap heeft nog niet de gelegenheid gehad het uit te bouwen, maar de verwachtingen zijn hooggespannen.

2117 Tot slot zet het agentschap in op de ontwikkeling van het gebruik van LinkedIn om Nederlandstalige werkzoekenden makkelijker te bereiken.

Klachten over overtredingen van de taalwetgeving die parking.brussels ontvangt, worden behandeld door de klantendienst. Bij een betwisting in verband met een document dat werd verzonden in de verkeerde taal, dient het agentschap een verzoek tot correctie in bij de data master, die ervoor zorgt dat de taal in het SAP-computerprogramma wordt gewijzigd, zodat de inningsprocedure opnieuw kan worden gestart in de taal van de klant.

De klachten over het taalgebruik in de procedure deden zich vooral voor in het jaar 2020. Het taalprobleem in de database werd opgelost met de medewerking van het gewest, zodat de gegevens van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen voortaan rechtstreeks in het SAP-programma konden worden geïntegreerd. Het risico dat zich in de toekomst nog een

visibilité auprès des étudiants et leur proposer un contrat de stage. Bien que cette collaboration soit toute récente et encore peu développée, nous plaçons en elle de grands espoirs.

Enfin, l'agence mise également sur LinkedIn pour entrer en contact avec les néerlandophones.

Les plaintes pour non-respect de la législation linguistique sont traitées par le service client de parking.brussels. Si un document a été envoyé dans la mauvaise langue, l'agence fait en sorte de corriger la langue de préférence dans le logiciel SAP.

Du fait que le problème a été résolu dans la base des données, les données de la direction de l'immatriculation des véhicules pourront directement être intégrées dans le logiciel SAP. Le risque d'erreur devient donc minime.

dergelijke fout voordoet, is dus zeer klein en er is in elk geval geen sprake meer van een structurele fout.

2119 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik ben blij dat u en parking.brussels het probleem ernstig nemen en dat u dit wilt verhelpen. De samenwerking met de VDAB die u hebt opgestart voor het aanwerven van Nederlandstalige werknemers, stemt me ook gelukkig.

Het is belangrijk dat de Brusselse administraties mails beantwoorden in de taal van de geadresseerde. Daar mag een schrijffoutje in staan, dat is niet het probleem. Het belangrijkste is dat ze correct en tijdig kunnen antwoorden op klachten en mails. Niet enkel Brusselaars krijgen hier boetes, maar ook pendelaars en bezoekers. Al die mensen moeten steeds in de juiste taal worden bediend. Het is goed dat u daaraan werkt.

Bekijkt u ook de mogelijkheid om met het Huis van het Nederlands een partnership aan te gaan voor taalcursussen voor stewards en dergelijke meer? Zij moeten een beetje Nederlands kunnen praten en het Huis van het Nederlands kan daarbij helpen. We moeten bekijken of we de eentalige Franstaligen ook een mondje Nederlands kunnen aanleren. Dat kan een nuttige, bijkomende tool zijn.

Ik zal hierop blijven hameren totdat we geen klachten meer ontvangen.

- Het incident is gesloten.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Je me réjouis de la collaboration entamée avec le VDAB et de votre volonté de résoudre le problème. Il est important que les administrations bruxelloises répondent aux courriels et aux plaintes des citoyens, navetteurs et visiteurs, dans leur langue, de manière adaptée et dans un délai raisonnable.*

Il serait également intéressant d'organiser une collaboration avec la Maison du néerlandais (Huis van het Nederlands).

Je ne lâcherai pas le sujet tant qu'il y aura des plaintes.

- L'incident est clos.

2127

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

2127 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

2127 **en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2127 **betreffende "de invulling van neutraliteit bij de MIVB en andere overheidsinstellingen".**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

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

concernant "l'interprétation de la neutralité à la STIB et dans d'autres organismes publics".

2129 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- In juni 2021 besliste de regering om geen beroep aan te tekenen tegen de veroordeling van de MIVB voor discriminatie. U kent mijn standpunt daarover. Ik vind dat een onbegrijpelijke beslissing en een onterechte smet op het blazoen van de MIVB. Het is bedroevend dat de regering zo weinig doet om een van de grondbeginselen van onze liberale rechtsstaat te handhaven.

Met haar beslissing wierp de regering de bal meteen terug in het kamp van de MIVB. Het management kreeg de opdracht om het arbeidsreglement te wijzigen en een nieuwe invulling te

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- En juin 2021, le gouvernement a pris la décision incompréhensible de ne pas interjeter appel contre la condamnation de la STIB pour discrimination. Il est désolant que ce gouvernement fasse si peu cas d'un des principes de base de notre État de droit libéral.*

Le gouvernement a ainsi renvoyé la balle dans le camp de la STIB, à charge pour la direction de modifier le règlement de travail de l'entreprise et de repenser l'obligation de neutralité. Cette refonte devrait se traduire par une interdiction des signes convictionnels pour tout détenteur d'une fonction d'autorité

geven aan de neutraliteitsplicht binnen de MIVB. Die nieuwe invulling zou in grote lijnen moeten bestaan uit een verbod op levensbeschouwelijke tekens voor iedereen in een gezagsfunctie en voor iedereen die rechtstreeks in contact komt met het publiek. Voor andere functies kunnen afwijkingen worden ingevoerd en de functies waarvoor afwijkingen gelden, moeten worden opgenomen in een lijst.

De ministerraad van 22 juli 2021 belaste de minister van Mobiliteit met het overmaken van die beslissing aan de MIVB. Het is nu wachten op de wijze waarop de MIVB haar arbeidsreglement zal herschrijven, maar ondertussen heeft de regering wel een duidelijk standpunt ingenomen: de neutraliteit van de overheidsinstellingen moet herdacht en minstens deels uitgehold worden.

De regering heeft reeds uitdrukkelijk aangegeven gunstig te staan tegenover een groot parlementair debat over dit onderwerp, waarbij ook de burgers betrokken zouden moeten worden. Volgens een artikel in Bruzz zou dat voor dit najaar zijn.

2131 Wanneer hebt u de beslissing van de ministerraad doorgegeven aan de directie van de MIVB?

Is het arbeidsreglement van de MIVB intussen aangepast? Zo niet, tegen wanneer zal dit gebeuren? Wat gebeurt er intussen? Blijft het oude arbeidsreglement gelden inzake de neutraliteitsplicht?

Wat moet ik precies begrijpen onder "dwingende gezagsfuncties"? Hoeveel personen bij de MIVB hebben een dergelijke functie waarvoor de exclusieve neutraliteitsplicht geldt?

Zal de beschrijvende lijst van functies waarvoor een afwijking van de neutraliteitsplicht kan gelden, exhaustief zijn? Is de MIVB volledig vrij in het opmaken van die lijst? Tegen wanneer zal de lijst klaar zijn en kunt u die voorleggen aan het parlement?

In juni 2021 stuurde de Brusselse regering een persbericht uit waarin er wordt gesproken over een verbod op levensbeschouwelijke tekens en een lijst van functies waarvoor afwijkingen kunnen gelden. Kunt u verduidelijken welke uiterlijke tekens onder dit afwijkingsregime vallen? Geldt dit voor alle uiterlijke tekenen van religieuze, politieke en filosofische aard of gaat het enkel over religieuze uiterlijke symbolen?

Wat is het standpunt van de regering over de neutraliteit van de overheid? Moet de neutraliteitsplicht van het personeel binnen alle overheidsinstellingen ingevoerd worden op dezelfde manier als bij de MIVB? Als de regering hierover nog geen standpunt heeft ingenomen, waarom stelt u die eis dan wel aan de MIVB en niet aan andere overheidsinstellingen?

et pour toute personne en contact direct avec le public. Les fonctions sujettes à dérogation devront être listées.

Le gouvernement s'est déjà dit favorable à un grand débat parlementaire sur la neutralité, associant les citoyens.

Quand avez-vous transmis la décision du conseil des ministres à la direction de la STIB ?

Le règlement de travail de la STIB a-t-il été adapté depuis lors ? Si non, quand le sera-t-il ? Dans l'intervalle, l'ancien règlement de travail continue-t-il de s'appliquer en matière de neutralité ?

Que faut-il entendre par "fonction d'autorité contraignante" ? Combien de personnes exercent au sein de la STIB une telle fonction soumise à l'obligation de neutralité exclusive ?

La liste des fonctions sujettes à dérogation sera-t-elle exhaustive ? La STIB a-t-elle les coudées franches pour dresser cette liste ? Quand sera-t-elle prête et pourrez-vous la soumettre au parlement ?

Tous les signes extérieurs de nature religieuse, politique et philosophique relèvent-ils de ce régime dérogatoire ?

Quelle est la position du gouvernement sur la neutralité des institutions ? L'obligation de neutralité du personnel au sein de tous les organismes publics sera-t-elle instaurée sur le modèle de la STIB ? Si le gouvernement ne s'est pas encore positionné à ce sujet, pourquoi imposez-vous cette exigence à la STIB ?

L'ensemble du gouvernement est-il d'accord avec la tenue d'un débat associant les citoyens ?

Is de voltallige regering het ermee eens dat er een debat met betrokkenheid van de burgers moet komen over de neutraliteit van de overheid?

2133 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- Over de neutraliteit van de openbare diensten lopen de meningen zowel in de gewesten als in de politieke partijen nogal uiteen.*

Ik kan me alvast niet vinden in de formulering van "exclusieve neutraliteit" van mevrouw Van Achter. Neutraliteit is essentieel inclusief, aangezien neutraliteit gekenmerkt wordt door het streven om alle gebruikers en medewerkers van een openbare dienst op een gelijke manier te behandelen, wat ook hun filosofische, politieke of religieuze overtuigingen mogen zijn.

2135 *Persoonlijk betreur ik het dat de MIVB-directie moest afzien van het aantekenen van beroep. Publieke ondernemingen moeten onafhankelijk van de politiek kunnen opereren. Bovendien zou die openbare dienst, die alom wordt geloofd voor zijn diversiteitsbeleid, vrij moeten zijn om te reageren op het vonnis, waarin het bestempeld wordt als een discriminerend bedrijf en veroordeeld wordt tot 50.000 euro schadevergoeding.*

Maar de zaken zijn wat ze zijn. Nu moet de politiek haar verantwoordelijkheid opnemen. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken in het dossier. Meer bepaald, hoever staat het met het arbeidsreglement van de MIVB?

2137 **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).- Ook wij betreuren dat de MIVB niet in beroep ging. Wij pleiten er al langer voor dat de neutraliteit van de staat en van de instellingen in de wet zou worden ingeschreven, want die neutraliteit is het beste wapen tegen discriminatie. De opdeling op basis van identitaire groepen resulteert in communautarisering en*

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Nous n'allons pas commencer aujourd'hui le débat sur la neutralité des services publics. Je remercie néanmoins Mme Van Achter d'avoir posé la question dans le cadre d'une demande d'explications, qui permet une discussion ouverte.

La plupart des formations politiques, en tout cas francophones, sont divisées entre elles sur la question de la neutralité des services publics. Il y a aussi des divisions internes aux partis, et d'une Région à l'autre. Je parle d'expérience pour avoir siégé pendant sept ans au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Je voudrais réagir à la formulation d'une des questions de Mme Van Achter, qui parle de neutralité exclusive. Je suis absolument opposée à cette expression, car selon moi, la neutralité ne souffre aucun adjectif. Ce concept se suffit à lui-même. Par essence, la neutralité est inclusive, puisqu'elle tend à traiter de la même manière tous les usagers d'un service public et les agents de la fonction publique, quelles que soient leurs convictions philosophiques, politiques ou religieuses.

Je regrette vivement - et je m'exprime ici à titre personnel - que la direction de la STIB ait été contrainte de prendre la décision de ne pas interjeter appel de l'ordonnance. Tout d'abord, parce que je suis favorable à l'indépendance des entreprises publiques par rapport au pouvoir politique : le problème, en l'espèce, concerne d'abord la gouvernance. Ensuite, en tant qu'avocate, j'estime qu'une entreprise publique félicitée à maintes reprises pour sa politique de diversité aurait dû pouvoir exercer librement son droit de recours à l'encontre d'une décision de justice la qualifiant d'entreprise discriminatoire et la condamnant, de ce chef, au paiement d'un dédommagement de 50.000 euros.

Les choses étant ce qu'elles sont, il incombe désormais au pouvoir politique de prendre ses responsabilités. Arrêtons de renvoyer la responsabilité au pouvoir judiciaire. C'est pour cette raison que la majorité a décidé d'inscrire ce débat d'importance à l'ordre du jour de cette nouvelle session parlementaire, dans le cadre de notre commission des affaires générales.

Pour le reste, je me réjouis par avance des informations que Mme la ministre nous communiquera, notamment sur l'évolution de la situation depuis l'ordonnance en question. Qu'en est-il, plus particulièrement, du règlement de travail de la STIB ?

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Il est en effet important de revenir brièvement sur ce dossier qui, vous le savez, revêt aussi une importance particulière pour le MR. Nous avons également regretté le fait que la STIB n'ait pas interjeté appel.

La neutralité de l'État et des services publics est un élément fondamental du projet de société que défend le Mouvement réformateur. Nous plaidons d'ailleurs pour que ce concept de

babylonisatie van de samenleving, wat de negatie zelf is van de principes van gelijkheid en vrije keuze.

Openbare diensten moeten het principe van neutraliteit respecteren. U hebt bij de MIVB een dubbele norm ingevoerd met al te veel uitzonderingen op de regel tot gevolg. Men kan pas spreken van samen leven als alle groepen daaraan bijdragen en fundamentele waarden zoals het respect voor het leven, gewetensvrijheid, democratie, gelijkheid tussen mannen en vrouwen en de scheiding tussen Kerk en Staat delen.

neutralité de l'État soit inscrit dans la loi belge. C'est précisément cette neutralité qui permet d'éviter toute forme de discrimination. Les différences identitaires mènent in fine au communautarisme et à une "babellisation" du vivre ensemble. La parcellisation de la société conduit inévitablement à des dérives qui sont la négation même des principes d'égalité et de libre choix.

Pour la fonction publique, cela implique de respecter cette neutralité. Pourtant, vous venez de créer, au sein de la STIB, une double norme au risque d'engendrer plus d'exceptions à la règle que de cas couverts par la règle elle-même. Or, une société ne peut se construire et favoriser au mieux l'intégration de tous les citoyens que si ceux-ci partagent un patrimoine commun de valeurs fondamentales, comme le droit à la vie, la liberté de conscience, la démocratie, l'égalité entre les femmes et les hommes ou encore la séparation de l'Église et de l'État.

2139 *Wij kiezen voor universalisme en dus niet voor een gefragmenteerde samenleving met aparte rechten op basis van onder andere religie.*

De MIVB wordt alom geroemd voor haar diversiteitsbeleid en had dus in beroep moeten gaan tegen een uitspraak die dat diversiteitsbeleid in twijfel trekt.

Ook ik ben benieuwd naar het nieuwe arbeidsreglement bij de vervoersmaatschappij. Hoever staat het met de organisatie van het omvattende debat, ook met de burgers, in het Brussels parlement over de neutraliteit van de openbare dienst? Komt er een overlegcommissie?

Nous faisons clairement le pari de l'universalisme afin d'éviter de fractionner notre société en réclamant des droits spécifiques en fonction de différents critères, dont la religion.

Cette décision de la STIB est d'autant plus regrettable que la société fait des efforts considérables pour représenter la population bruxelloise, d'ailleurs récompensés par plusieurs Belgian Diversity Awards. Son dernier rapport d'activité montre la grande diversité de son personnel.

Je me joins aux questions de mes collègues concernant l'adaptation du règlement de la STIB quant à la liste des fonctions pouvant être exemptées de l'interdiction de prosélytisme.

Où en est l'organisation du grand débat annoncé au Parlement bruxellois sur la neutralité dans le service public, qui devait intégrer une large participation citoyenne ? Par exemple, une commission délibérative sera-t-elle installée ?

2141 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Zoals we in het verleden al aangaven, was het voor de Open Vld-fractie een juridische noodzaak om tegen de beslissing van het beheerscomité van de MIVB in te gaan. Een pragmatische oplossing leek ons de beste optie, op basis van de richtlijn die door onze partijvoorzitter, de heer Egbert Lachaert, werd vooropgesteld, namelijk dat de neutraliteit van de MIVB minstens bewaard moet worden in gezagsfuncties en functies die in zichtbaar contact komen met het publiek. Dat houdt in dat het personeel in die functies geen zichtbare religieuze of levensbeschouwelijke tekenen zou mogen dragen.

Ondertussen is de MIVB bezig met het herschrijven van haar arbeidsreglement. Ik sluit mij aan bij de vele vragen die daarover zijn gesteld, onder meer door mevrouw Van Achter.

Destijds werd er ook gesproken over een proces om het seksisme binnen de MIVB aan te pakken. Kunt u daarover een stand van zaken geven?

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).- Pour le groupe Open Vld, il s'imposait juridiquement de s'opposer à la décision du comité de gestion de la STIB. La meilleure option nous semblait de préserver à tout le moins la neutralité pour les fonctions d'autorité et en contact visible avec le public.*

Je me joins aux questions déjà posées concernant la réécriture du règlement de travail.

Par ailleurs, il était aussi question d'un processus visant à combattre le sexisme au sein de la STIB. Pouvez-vous nous dresser un état des lieux ?

2143 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Ook de PTB is voor de scheiding van Kerk en Staat. Dat neemt niet weg*

M. Youssef Handichi (PTB).- Il est important de rappeler que le PTB est pour la séparation de l'Église - ou de la mosquée - et de

dat de MIVB werd veroordeeld voor discriminatie, omdat een geschikte kandidaat wegens het dragen van een hoofddoek niet werd aangeworven. Ook vakbondsafgevaardigden in de raad van bestuur van de vervoersmaatschappij hebben dergelijke praktijken veroordeeld.

Als men meer vrouwen wil aanwerven bij Brusselse openbare diensten, zal men zich niet mogen beperken tot de toekenning van premies voor de aanwerving van vrouwen. Men moet hun ook de kans geven het werk zo comfortabel mogelijk uit te voeren.

2145 *Dat impliceert bijvoorbeeld dat men in voldoende toiletten voorziet voor vrouwelijke chauffeurs of dat men hen in staat stelt hun werk te combineren met hun gezinsleven. Dat zijn de kwesties waaraan wij als parlementsleden onze energie zouden moeten besteden, want werk bevordert de emancipatie!*

2147 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Groen is voorstander van inclusieve diversiteit, wat betekent dat we niet bang hoeven te zijn voor de verschillen in de maatschappij, maar die juist moeten omarmen. Dat staat een neutrale dienstverlening niet in de weg. Iedereen moet altijd en overal dezelfde goede dienstverlening krijgen. De eventuele levensbeschouwelijke tekens die het personeel draagt, zijn volgens ons van ondergeschikt belang.

Zoals iedereen merk ik dat dit een zeer gevoelig debat is, met veel uiteenlopende, diepgewortelde standpunten. Het is niet eenvoudig om een consensus te bereiken. Daarom begrijp ik wel dat er na rijp beraad en het afwegen van alle voor- en nadelen is beslist om een dialoog op te starten. Volgens Groen is dat van essentieel belang. We merken dat dit onderwerp de mensen verdeelt, en ook in deze commissie zijn we het er duidelijk niet over eens. We moeten daarover kunnen overleggen en elkaars standpunten beter begrijpen. Daarom is het beter om voor een dialoog te kiezen. Daar moeten wij mee aan de slag gaan.

Ik zie niet in hoe we de minister-president zouden kunnen vragen of er een burgercommissie wordt gepland, want het parlement

l'État, mais il ne faudrait pas oublier que la STIB a été condamnée pour discrimination, une pratique courante dans la société de transports. La plaignante a porté plainte devant la justice, qui a reconnu qu'elle avait été victime d'une discrimination à l'embauche. Elle avait les qualités et les compétences pour exercer le poste et il n'y avait aucune raison de ne pas l'engager. Voilà la conclusion de la justice !

Il est utile de le rappeler, même si cette décision offense certains partis politiques. C'est une condamnation face à une discrimination. Les compétences de cette dame ont été niées uniquement parce qu'elle portait un foulard.

N'étant pas juriste mais chauffeur de bus, j'ignore si ce jugement fera jurisprudence. Toutefois, il faut savoir que certains délégués syndicaux au conseil d'entreprise de la STIB ont condamné ces discriminations.

Ces femmes attendent que nous, parlementaires, leur donnions les moyens d'exercer leur métier de la manière la plus confortable possible. Lors du débat précédent, vous avez énuméré les primes que vous octroyez pour faire engager plus de femmes. Je vous en félicite, car la STIB emploie plus de dix pour cent de femmes. Malheureusement, elles ne restent pas, car leurs conditions de travail sont de plus en plus compliquées. Par exemple, les femmes qui conduisent des bus n'ont toujours pas de toilettes à leur disposition sur le réseau.

C'est leur première revendication, mais elles en ont d'autres, notamment concernant les services coupés ou la conciliation de la vie professionnelle et de la vie familiale, car ce sont souvent des femmes seules. Telles sont les questions auxquelles nous devrions consacrer notre énergie si nous voulons augmenter le nombre de femmes à la STIB. Leur émancipation passe par le travail. Ce n'est qu'ainsi que nous leur éviterons de continuer à vivre aux crochets des hommes.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Groen promeut une diversité inclusive, tenant compte des différences existant au sein de la société. Cela n'empêche pas une prestation de services neutre.*

Ce débat est très sensible et il ne sera pas simple d'atteindre un consensus. D'où l'importance de privilégier le dialogue, afin de mieux comprendre les points de vue de chacun.

Il a été choisi de soumettre la question au parlement et nous devons nous emparer de cette tâche. Nous ne pouvons nous en remettre à un juge pour trancher la question.

beslist over zulke zaken. Er is ook duidelijk gekozen om de kwestie voor te leggen aan het parlement en we moeten die taak dan ook op ons nemen. De dialoog is essentieel, en ik begrijp dan ook dat we die zaak niet zomaar kunnen overlaten aan een rechter die de knoop doorhakt.

Deze zaak doet trouwens denken aan een rechtszaak met betrekking tot de Londense metro. Uiteindelijk moest er na de uitspraak toch een dialoog worden gevoerd om alles in goede banen te leiden. Misschien kunnen we die stap in Brussel overslaan en meteen de zaken in overleg regelen.

2149 Mij is ter ore gekomen dat verscheidene partijen voor en achter de schermen een erg verschillende mening verkondigen. Bij sommige partijen heerst bovendien grote interne verdeeldheid. Dat heeft sporen nagelaten. Er is van alles over de MIVB verkondigd, maar voor ons betreft het een voorbeeldorganisatie als het op diversiteit aankomt.

Hoe is de sfeer nu? Is de dialoog bij de MIVB al op gang gekomen? Is de sereniteit teruggekeerd? Kan de kwestie intussen op een rustige manier worden besproken? In welke fase zit de procedure nu?

Plusieurs partis tiennent des discours très différents en coulisse. Il règne en outre chez certains une profonde division interne. On dit tout et n'importe quoi sur la STIB, mais elle constitue à nos yeux une organisation exemplaire en matière de diversité.

Quel est le climat actuel ? Le dialogue au sein de la STIB a-t-il déjà débuté ? La sérénité est-elle revenue pour aborder la question ? Où en est la procédure ?

2151 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- De Brusselaar wil werken, maar wordt geconfronteerd met mensen die vinden: "De Brusselaar mag werken, zolang hij maar op mij lijkt." Wie een hoofddoek, een kruis, een keppeltje of wat dan ook draagt, mag blijkbaar niet werken.

Ik hoor sommigen schermen met de neutraliteit van de dienst, maar volgens one.brussels-Vooruit is het niet zozeer de dienst, dan wel de dienstverlening die neutraal moet zijn. Ik geef altijd het voorbeeld van een politieagent, die misschien een mooi uniform draagt en er neutraal uitziet, maar evengoed racistisch kan zijn en dan heb je niets aan dat neutrale uiterlijk.

Wat is precies een gezagsfunctie? Welke functies zullen op de lijst staan waarvoor een afwijking mogelijk is? Dat debat zal binnenkort losbarsten, ook binnen de verschillende partijen. Misschien kunt u al enkele elementen voor dat debat aanreiken.

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- J'entends certains faire grand cas de la neutralité du service mais, pour one.brussels-Vooruit, c'est la prestation de services qui doit être neutre.*

Qu'est exactement une fonction d'autorité ? Quelles fonctions seront reprises dans la liste des dérogations ?

2153 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).- Als jurist wil ik er toch op wijzen dat het niet over een veroordeling gaat, maar over een beschikking. Ik stel voor dat we de jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens of van het Grondwettelijk Hof hierover analyseren.*

Nu moeten wij als politici eindelijk onze verantwoordelijkheid opnemen en een duidelijk standpunt innemen. Mijn standpunt hierover is bekend.

M. Julien Uyttendaele (PS).- M. Handichi a clairement une expertise différente de la mienne, puisqu'il est chauffeur de bus et moi juriste. Je voudrais le corriger sur un point : il ne s'agit pas d'un jugement mais d'une ordonnance, rendue au provisoire. Je l'invite également, sur ce sujet complexe, à analyser la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme ou de la Cour constitutionnelle.

Il nous faut maintenant vider ce débat au niveau politique, arrêter de renvoyer nos responsabilités au pouvoir judiciaire et définir une position claire. Vous connaissez la mienne, puisque je l'ai déjà exposée dans cette commission.

2155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De MIVB is een performante onderneming die een centrale rol speelt in het mobiliteitsbeleid, al heel lang de Brusselse realiteit weerspiegelt

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- La décision du gouvernement a été transmise à la direction de la STIB le 17 juin 2021. Le gouvernement a réitéré le principe de*

en almaar jonger en diverser wordt. Het is de grootste werkgever van het Brussels Gewest, die inzake diversiteit al grote stappen heeft gezet.

Zoals u weet, heeft de regering een beslissing genomen die op 17 juni 2021 aan de MIVB-directie is meegedeeld. U hebt de beslissing en het persbericht gelezen. De Brusselse regering herhaalde het principe van neutraal en onpartijdig personeel, dat ten grondslag ligt aan de werking en de organisatie van de openbare diensten in het algemeen. Het MIVB- management moet nu, na sociaal overleg, een gewijzigd arbeidsreglement voorstellen, waarin die principes worden vastgelegd.

personnel neutre et impartial, fondateur du fonctionnement et de l'organisation des services publics en général.

2157 *(verder in het Frans)*

De rechter veroordeelde de MIVB tot het betalen van een schadevergoeding aan de betrokkene. Dat is ondertussen gebeurd. Nu beraadt de MIVB zich over de vraag hoe ze het gerechtelijk oordeel kan inpassen in het kader dat de Brusselse regering vastlegde.

(poursuivant en français)

Il revient à présent à la direction de la STIB, tout en respectant la concertation sociale, de proposer un règlement de travail adapté qui définisse les principes en tenant compte de la réalité pratique.

La STIB a déjà exécuté la première partie du jugement, c'est-à-dire le paiement des indemnités à la plaignante imposé par le juge. Elle procède à présent à une première analyse des modalités de mise en œuvre du jugement dans le respect du cadre fixé par la Région de Bruxelles-Capitale.

2159 *(verder in het Nederlands)*

De MIVB publiceerde daarvoor op 2 juli een request for information (RFI) met de vraag naar begeleiding bij dit traject en op 3 augustus verstuurde ze een request voor proposal aan de bedrijven die gereageerd hadden op de RFI. Voor eind oktober zal de MIVB normaal gezien een adviseur aanduiden, zodat het project eind 2021 van start kan gaan. Het volledige proces zal tussen twaalf en achttien maanden duren, zodat het project op een kwalitatieve manier kan worden uitgewerkt.

Het huidige arbeidsreglement blijft gelden tot de MIVB een definitieve analyse heeft gemaakt, het beheerscomité een advies heeft goedgekeurd en de aanpassing gecommuniceerd is aan het personeel.

Na haar analyse zal de MIVB een advies geven over welke functies onder de afwijking zullen vallen en de lijst daarvan ter goedkeuring aan het beheerscomité voorleggen.

(poursuivant en néerlandais)

Un appel d'offres a été publié le 3 août et le projet devrait être lancé fin 2021, pour une durée de douze à dix-huit mois.

Le règlement de travail actuel reste d'application jusqu'à l'analyse définitive de la STIB et la communication des adaptations au personnel. Au terme de son analyse, la STIB rendra un avis sur les fonctions sujettes à dérogation et en soumettra la liste au comité de gestion.

2161 *(verder in het Frans)*

Meer details kan ik u niet geven.

Het is niet aan de regering om voor te schrijven hoe parlementaire debatten horen te verlopen. U raakt er onderling wel uit. Het is in elk geval goed dat het maatschappelijk debat hier wordt gevoerd.

(poursuivant en français)

Je ne peux vous fournir davantage de détails. L'essentiel est repris dans le communiqué de presse du gouvernement. La STIB a déjà exécuté la première partie du jugement et lance la procédure d'accompagnement pour la deuxième partie.

Quant aux débats parlementaires, ce n'est pas au gouvernement de les gérer. Je suis persuadée que vous en discuterez entre vous. Il s'agit en tout cas d'un débat sociétal qui mérite d'être mené dans cette enceinte.

2163 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Volgens u zal er eind oktober 2021 een offerte worden uitgeschreven voor een proces dat twaalf tot achttien maanden zal duren. De aanpassingen aan het arbeidsreglement zijn dus nog niet voor morgen.

Wat verstaat de regering onder "levensbeschouwelijke tekens"? Zijn dat uiterlijke tekenen van religieuze, politieke en filosofische aard of wordt daar een onderscheid in gemaakt? Ik stelde deze vraag reeds meerdere keren. Het is vreemd dat die onbeantwoord blijft. Maakt dit deel uit van het proces? Zal de MIVB dit nog onderzoeken? Werd dit wel of niet besproken binnen de regering? Heeft de regering hier een standpunt over of is het voor u helemaal duidelijk dat het over alle uiterlijke tekenen gaat? Dit is een heel concrete vraag die mij fundamenteel lijkt en waar ik geen antwoord op krijg.

Ik kreeg evenmin een antwoord op mijn vraag over wat er zal gebeuren bij de andere overheidsinstellingen. Op dit moment lijkt het enkel de MIVB te betreffen.

Meerdere collega's, waaronder die van DéFI en Open Vld, zijn ook van mening dat de regering beroep had moeten aantekenen. Het is jammer dat zij hun mening niet hebben doorgedrukt binnen de regering. De PTB zegt vandaag dat de MIVB werd veroordeeld voor discriminatie. Dat zal de MIVB blijven achtervolgen en de PTB, of eender wie, zal dit blijven aanhalen. Het is een smet op het blazoen van de MIVB die ze niet heeft verdiend. Bij een beroep had een hogere rechtbank ongetwijfeld anders geoordeeld. "Exclusieve neutraliteit" zijn woorden die in het persbericht van de regering stonden, dat zijn niet mijn woorden.

We zullen dus blijkbaar nog moeten wachten tot het hele proces is afgerond.

Kunnen wij een kopie krijgen van het dossier en die request for proposal? Is dat openbaar?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vu les douze à dix-huit mois que durera le processus, l'adaptation du règlement de travail n'est pas pour demain.*

Qu'entend le gouvernement par "signes convictionnels" ? S'agit-il des signes extérieurs de nature religieuse, politique et philosophique, sans distinction ? J'ai déjà posé cette question fondamentale à plusieurs reprises mais, étonnamment, elle reste sans réponse.

Je n'ai pas non plus reçu de réponse sur la situation dans les autres organismes publics.

Plusieurs collègues, dont ceux de DéFI et de l'Open Vld, estiment que le gouvernement aurait dû interjeter appel. Dommage qu'ils n'aient pas fait entendre leur avis au sein du gouvernement. La condamnation pour discrimination va poursuivre la STIB, alors qu'elle n'a pas mérité cette réputation. En appel, une juridiction supérieure en aurait sans nul doute jugé autrement.

Pouvons-nous obtenir une copie du dossier et de l'appel d'offres ?

2165 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).- Ik vind het erg jammer dat de MIVB niet in beroep is gegaan, want hoe kan er nu sprake zijn van discriminatie als het neutraliteitsbeginsel wordt gerespecteerd?*

De schadevergoeding is betaald, en nu wordt het arbeidsreglement aangepast. Zoiets vergt overleg en kost dus tijd. Intussen zullen wij de staten-generaal van de neutraliteit in het parlement bijeenroepen, waarmee we als politici eindelijk onze verantwoordelijkheid ter zake nemen.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- De toute évidence, nous ne sommes pas d'accord entre nous, mais nous aurons encore l'occasion d'en débattre tout au long de cette session parlementaire. La STIB a été condamnée pour discrimination, alors qu'à mes yeux, il n'est jamais discriminatoire de respecter le principe de neutralité. Je déplore donc vivement que cette ordonnance n'ait pas fait l'objet d'un appel.

Cependant, comme vous l'avez rappelé, Mme la ministre, la STIB est légaliste et elle a dû indemniser la plaignante. Elle s'emploie actuellement à modifier son règlement d'ordre intérieur. Cela prendra du temps, car elle devra respecter les procédures de concertation. Cette modification aura lieu parallèlement aux assises de la neutralité que nous mènerons au sein du parlement et qui nous permettront de prendre enfin nos responsabilités en tant qu'hommes et femmes politiques.

2167 **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).- Dit belangrijke debat verdient een uitgebreider antwoord van de minister. We wachten ook op het kader voor de openbare dienst.*

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Je regrette la brièveté de la réponse de la Mme la ministre car ce débat est important. Nous attendons également le cadre que le gouvernement doit proposer

Het wordt een werk van lange adem, zowel voor de MIVB als voor de regering.

Het is jammer dat de oppositie niet in de raad van bestuur van de MIVB zitting heeft en dus het nieuwe reglement niet mee mag uittekenen.

2169 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Ik sluit me volledig aan bij de reactie van mevrouw Maison. Het is goed om niet over één nacht ijs te gaan, maar het wordt zeker een werk van lange adem. Wij zullen het proces aandachtig volgen.

2171 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Als buschauffeur weet ik dat de MIVB nog beter zou worden als ze de diversiteit nog meer omarmt. Vonnis of beschikking, dat maakt niet uit. De waarheid heeft haar rechten, maar die hoort de heer Uyttendaele niet graag. Echt de zoon van zijn vader.*

2171 **Mevrouw de voorzitter.-** Graag een beetje hoffelijkheid.

2171 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- Dat is inderdaad belangrijk.*

2171 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Het is belangrijk om respect voor elkaar op te brengen.*

2183 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Mevrouw de voorzitter, ik sluit mij aan bij uw oproep om het debat zo sereen mogelijk te houden. Het lijkt me niet nodig om het over bepaalde personen en hun familiebanden te hebben. Elk parlementslid heeft een eigen mening en standpunt. Dat is ook absoluut gerechtvaardigd. Dergelijke beschouwingen lijken me dus overbodig.

Mevrouw de minister, het is positief dat u hier in de komende tijd mee aan de slag zult gaan. De Groenfractie zal actief meewerken aan een voorstel en zo respectvol mogelijk deelnemen aan het debat, dat heel belangrijk is voor Brussel. Hopelijk kan Brussel op dit vlak opnieuw een voortrekkersrol spelen als we allemaal de handen in elkaar slaan.

2185 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- Zoals de minister zei, wordt dit debat nog in het parlement gevoerd. We zullen dit kluwen in alle sereniteit proberen te ontwarren. Dat wordt niet eenvoudig.

Sommige collega's hadden het over diversiteit. Ik ben zeer blij dat de MIVB die diversiteit erkent, maar eigenlijk is dat maar normaal. Bedrijven in Brussel moeten divers zijn. Ze

pour la fonction publique. C'est un long chemin pour la STIB et il risque de l'être également pour le gouvernement. Il est essentiel que le débat soit mené au sein de notre parlement.

Nous regrettons que l'opposition ne soit pas représentée au conseil d'administration de la STIB, ce qui lui permettrait de participer à l'élaboration de ce nouveau règlement. C'est dommage pour le débat citoyen et démocratique.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).- Je rejoins totalement la réaction de Mme Maison. Ce sera un travail de longue haleine, que nous suivrons attentivement.*

M. Youssef Handichi (PTB).- Puisque M. Uyttendaele m'a interpellé, je voudrais réagir en disant que, certes, je ne suis pas juriste, mais chauffeur de bus. Mon intervention visait à décrire, fort de mon expérience, la réalité du terrain, qui m'incite à croire que la STIB pourrait encore mieux fonctionner si elle renforçait la diversité en son sein.

Il y a une vérité judiciaire, peu importe qu'elle prenne la forme d'un jugement ou d'une ordonnance. Je sais qu'elle fait mal à M. Uyttendaele - le fiston comme le papa -, mais elle existe et il faudra l'accepter : c'est comme ça et pas autrement !

Mme la présidente.- Nous veillons toujours à rester courtois dans notre commission. Je tiens à ce que chacun châtie ses propos.

M. Youssef Handichi (PTB).- C'est important, en effet.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Il est important de se respecter entre commissaires.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Mme la présidente, je me joins à votre appel pour un débat serein. Il est inutile de citer certaines personnes et leurs liens familiaux. Chaque député a son propre avis.*

Le groupe Groen collaborera activement à une proposition et participera au débat dans le plus grand respect de chacun, en espérant que Bruxelles joue à nouveau un rôle précurseur en la matière.

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- Ce débat doit encore être mené au parlement et nous tenterons de le faire en toute sérénité.*

Je suis très content que la STIB reconnaisse la diversité bruxelloise, mais c'est au fond normal. Les entreprises doivent être le reflet de la société. À voir la teneur de ce débat, j'ai

moeten immers een afspiegeling van de maatschappij zijn. Als ik kijk naar de manier waarop dit debat wordt gevoerd, krijg ik de indruk dat sommigen eigenlijk minder diversiteit willen, en daar gaan wij niet mee akkoord. We zullen ons standpunt verdedigen tijdens de debatten in de commissie die de minister heeft aangekondigd.

l'impression que certains voudraient moins de diversité. Nous ne sommes pas d'accord.

2187 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).- We zullen hier het debat inderdaad moeten voeren.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Ce débat devra effectivement avoir lieu au parlement. Par ailleurs, je respecterai votre directive tout à fait justifiée et ne répliquerai pas à mon collègue, M. Handichi.

2189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Sommige vragen hebben betrekking op andere gewestelijke instellingen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Des questions portent sur les autres institutions régionales. Comme je l'ai expliqué, un débat parlementaire aura lieu. Je suppose que le parlement s'y prépare.

2191 *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter vroeg nog welke regels de MIVB hanteert voor andere religieuze tekens, maar ik zal niet vooruitlopen op de keuzes die de MIVB maakt. Ze laat zich begeleiden en voert het proces ten gronde. Sereniteit lijkt me daarom aangewezen.

Ik ga ervan uit dat bestekken in principe gepubliceerd worden, maar zal het voor de zekerheid navragen.

(poursuivant en néerlandais)

Pour ce qui est des règles appliquées par la STIB pour les autres signes religieux, je ne tiens pas à anticiper ses choix.

Quant aux cahiers des charges, je présume qu'ils ont été publiés, mais je dois m'en informer.

2193 *(verder in het Frans)*

Er zal voortaan rekening worden gehouden met de talrijke opmerkingen, of dat is al gebeurd. Dat bewijst alvast de noodzaak van democratische en respectvolle debatten over het thema.

(poursuivant en français)

Il y a eu de nombreuses réactions et des remarques pertinentes. Soit ces points seront pris en considération dans les actes à venir, soit ils l'ont déjà été. Cela montre la nécessité de débats démocratiques et respectueux sur ces thématiques.

2195 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- De veroordeling van de MIVB had te maken met het toelaten van de hoofddoek. Dat is heel beperkt. De vraag is of het over louter de hoofddoek gaat of over alle mogelijke levensbeschouwelijke tekens. Dat kan dan om het even wat zijn.

Heeft de regering daar een visie op? Als ik het goed begrijp, heeft de MIVB alle ruimte gekregen om hier zelf mee aan de slag te gaan en heeft ze geen verdere instructies gekregen. Kunt u daar meer duidelijkheid over geven?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- La condamnation de la STIB se limitait à l'autorisation du port du voile. La question est de savoir si l'on parle uniquement du voile ou de tous les signes convictionnels possibles.*

Quelle est la vision du gouvernement ? Si j'ai bien compris, la STIB a reçu toute latitude pour trancher la question. Pouvez-vous nous en dire plus ?

2197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De instructies vloeien voort uit de beslissing van de regering. De essentie staat daarin. Ze laten nog voldoende ruimte aan de MIVB om in overleg met de werknemers bepaalde stappen te zetten, en dat zal nu ook gebeuren.

De MIVB heeft al veel inspanningen geleverd inzake diversiteit op de werkvloer. Ik neem aan dat ze die inspanningen zal voortzetten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Les instructions découlent de la décision du gouvernement et laissent suffisamment de marge à la STIB pour avancer, en concertation avec les travailleurs.*

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

2201 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

2201 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2201 **betreffende "het recente negatieve advies van de Brusselse regering over de Ring rond Brussel".**

2203 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI,**

2203 **betreffende "het advies dat de regering heeft aangenomen in het kader van de openbare raadpleging over de heraanleg van het noordelijk deel van de Brusselse Ring".**

2205 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Eind juli bezorgde de Brusselse regering het Vlaams Gewest haar advies over de drie voorstellen voor de heraanleg van de Ring rond Brussel. Het advies was niet erg positief en eerlijk gezegd begrijp ik niet waarom.

In de pers meldde u dat u geen van de drie voorstellen kunt steunen omdat ze alle drie op bepaalde plaatsen een toename van het aantal rijstroken inhouden. U gaat ervan uit dat de aanleg van extra rijstroken de modal shift, die wij allen nastreven, zou tegenwerken.

Het openbaar vervoer aantrekkelijk maken, veilige en goede fietsinfrastructuur en overstapparkings met een goede verbinding naar de stad aanleggen ... zijn dat dan volgens u allemaal ingrepen die geen effect hebben, tenzij je de automobilisten pest met georganiseerde chaos? Op de Ring sta je tegenwoordig zelfs op zondagavond in de file.

Als ik het regeringsstandpunt hoor, dan begrijp ik dat het de bedoeling is om file te creëren en de stad onbereikbaar te maken. De regering denkt dat je alleen op die manier mensen zover krijgt dat ze alternatieve vervoersmodi gebruiken. Dat is niet mijn visie. Dat is niet wat de Brusselaar nodig heeft.

Willen we de luchtkwaliteit in Brussel echt verbeteren en willen we echt minder verkeer op de Brusselse binnenwegen, dan mag het optimaliseren van de Ring geen taboe zijn. Momenteel leiden de enorme files op zowat elk uur van de dag tot een enorme hoeveelheid sluip - en doorgaand verkeer dat op de Ring had kunnen blijven.

2207 In Good Move erkent u dat probleem en wijst u er terecht op dat het gewestelijke verkeer idealiter zo vaak mogelijk gebruik maakt van de Ring. Hoe u dat resultaat wilt bereiken zonder het gesprek aan te gaan over het aantal rijstroken, is mij evenwel een raadsel. We moeten er nochtans voor zorgen dat er een logica in de optimalisering van de verschillende onderdelen van de Ring zit.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

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 récent avis négatif du gouvernement bruxellois sur le ring de Bruxelles".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI,

concernant "l'avis adopté par le gouvernement dans le cadre de la consultation publique relative au réaménagement de la partie nord du ring de Bruxelles".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vous avez récemment déclaré que vous ne pouviez pas soutenir les propositions de réaménagement du ring de Bruxelles faites par la Région flamande, car la construction de voies supplémentaires irait selon vous à l'encontre de l'objectif de transfert modal.*

Rendre les transports publics attrayants, construire des infrastructures offrant de bonnes connexions avec la ville... S'agit-il d'interventions qui n'ont aucun effet, à moins d'infliger aux automobilistes un chaos organisé ?

J'ai l'impression que le gouvernement cherche à créer des embouteillages et à rendre la ville inaccessible, car ce serait le seul moyen d'inciter les usagers à utiliser d'autres modes de transport. Je ne suis pas d'accord. Si nous voulons vraiment améliorer la qualité de l'air et réduire le trafic à Bruxelles, l'optimisation du ring ne doit pas être un tabou.

Dans Good Move, vous reconnaissez le problème et soulignez à juste titre que le trafic régional devrait emprunter le ring aussi souvent que possible. Nous devons néanmoins veiller à ce qu'il y ait une logique d'optimisation des différents tronçons du ring.

En outre, le gouvernement tient à son projet de gigantesque centre commercial au Heysel. De nombreux clients et collaborateurs seront ainsi amenés à emprunter le ring, déjà saturé. Que prévoyez-vous concrètement en matière d'accès ?

Daar komt nog bij dat de regering blijft vasthouden aan een gigantisch winkelcentrum aan de Heizel, dat het grootste winkelcentrum van de Benelux moet worden. Als alles volgens plan verloopt, zullen er dagelijks duizenden klanten en personeelsleden naar de Heizel komen. Velen onder hen zullen dat met de wagen willen doen en geconfronteerd worden met de nu reeds verzadigde Ring. Er zou een rechtstreekste afrit komen. Welke omvang zal die hebben? Wilt u een gewone invalsweg of een autosnelweg tot aan het shoppingcenter? Wat is uw visie daarop?

Hebt u al een reactie gekregen op uw advies aan De Werkvennootschap? Zo ja, wat leert u daaruit en hoe verlopen de gesprekken verder?

Hoe hoopt u automobilisten ervan te kunnen overtuigen om waar mogelijk de Ring te gebruiken in plaats van de stad onnodig te doorkruisen?

Hebt u de mobiliteitsimpact van het project op de Heizel al laten inschatten? Wat leert u daaruit? Wat zal de mobiliteitsimpact van het nieuwe winkelcentrum aan de Heizel zijn? Hoeveel wagens verwacht u per dag zodra het winkelcentrum open is? Hoe verwacht u dat De Werkvennootschap daarmee rekening houdt bij de herinrichting van de Ring? Welke concrete aanpassingen vraagt u om de toegang tot de Heizel te verbeteren?

U pleit voor minder rijstroken. Hoe is dat verenigbaar met uw ambities om meer Brussels verkeer naar de Ring te leiden en die Ring meer als lokale Ring te gebruiken? U staat gunstig tegenover een uitbreiding van het openbaar vervoer, de drie tramlijnen en de 60 km fietspaden, maar u wilt niet instemmen met het project dat vandaag voorligt omdat u minder rijstroken op de Ring wilt. Het gaat om een infrastructuur die verouderd is en een opwaardering vereist. Er wordt enorm veel overleg gepleegd over dit miljoenenproject om ervoor te zorgen dat de aanpassingen een echte verbetering vormen. U kunt dus niet gewoon zeggen dat de plannen u niet zinnen en dat ze niet in uw project van georganiseerde chaos voor de wagens passen. Ik vind dat vreemd en ben dus benieuwd naar uw antwoord.

2211 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** *(in het Frans).- Voor Ecolo voldoet geen enkele van de drie opties van het Vlaams Gewest voor de heraanleg van de noordelijke Ring.*

Zelfs de zogenaamd lichtere ingreep zou gevolgen voor Brussel hebben. De hele Ring zou uit twee keer vier rijstroken bestaan en de herschikking van bijvoorbeeld het op- en afrittencomplex 8 baart de buurtbewoners en de gemeente Jette zorgen.

De oplossingen voor het Laarbeekbos in de vorm van ecoducten lijken verleidelijk, maar ze beperken alleen maar de impact.

Vlotter en veiliger verkeer moet op andere manieren te bewerkstelligen zijn, in het bijzonder door minder auto's op de Ring te laten rijden. Daarvoor zijn federale maatregelen inzake salariswagens, een ander fiscaal beleid of uitgebreider

Quelle sera l'incidence du nouveau centre commercial sur la mobilité ?

De Werkvennootschap a-t-elle déjà réagi à l'avis que vous avez rendu ? Comment se déroulent les discussions ?

Vous plaidez pour une réduction du nombre de voies. Comment cet objectif est-il compatible avec vos ambitions de diriger davantage de trafic bruxellois vers le ring ? Vous êtes favorables à l'extension des transports publics, mais vous ne voulez pas accepter le projet d'élargissement du ring qui nous est présenté aujourd'hui. Ce projet de plusieurs millions d'euros fait l'objet d'une vaste concertation afin de garantir que les changements apportés constituent une réelle amélioration. Vous ne pouvez pas le balayer du revers de la main sous prétexte qu'il ne vous plaît pas.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- La Région flamande a organisé, du 25 mai au 23 juillet, une consultation publique sur les trois options pour le réaménagement du ring nord.

Nous n'avons pas exactement la même analyse de ce dossier que Mme Van Achter. Pour le groupe Ecolo, aucune de ces options n'est satisfaisante. Même la solution alternative présentée comme légère aurait un impact sur notre Région, puisqu'elle consiste à passer à deux fois quatre bandes sur toute la longueur du ring et à réagencer certaines entrées et sorties. L'exemple le plus marquant en est la suppression de l'entrée/sortie 8, dont le trafic serait reporté sur l'entrée/sortie 9. Celle-ci serait déplacée et rapprochée du bois du Laerbeek et de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles à Jette. Un tel projet suscite beaucoup d'inquiétude dans le quartier et la commune de Jette elle-même s'est mobilisée dans le cadre de cette consultation.

openbaar vervoer nodig. Op vlak van openbaar vervoer werken Vlaanderen en Brussel al samen.

Met fiscale maatregelen kunnen we het verkeer op de Ring tijdens de drukste uren doen afnemen, vinden ook de Vlaamse ministers Ben Weyts en Matthias Diependaele.

Si les solutions concernant le bois du Laerbeek sont a priori séduisantes, notamment avec la création d'écoducs, elles cachent bien mal le fait qu'elles ne visent qu'à compenser l'impact de l'élargissement du ring sur ce bois. Pour nous, ces solutions sont donc à rejeter : il est tout à fait possible d'obtenir une meilleure fluidité et une meilleure sécurité routière sur le ring par d'autres mesures, et d'abord en cherchant à en réduire l'utilisation. Cela passe par des mesures fédérales de remise en question des voitures-salaires, par une redéfinition de la politique fiscale ou le développement des réseaux de transport en commun. Sur ce dernier point, nous sommes favorables à la poursuite de la collaboration entre Régions bruxelloise et flamande.

Plus fondamentalement, la fiscalité permettrait de réduire l'usage du ring aux heures où il est le plus sollicité. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à tenir ce discours, puisque dans plusieurs entretiens, des ministres flamands comme Ben Weyts et Matthias Diependaele ne disent pas autre chose.

2213 *De Vlaamse overheid kiest in dit dossier niet voor de modal shift en bestendigt alleen maar het overmatig gebruik van de Ring.*

In juli overwoog u op de Vlaamse volksraadpleging te reageren op basis van het standpunt van de Brusselse gemeenten. Intussen heeft de regering zich in de zomer over het dossier uitgesproken. Haar houding is helder en is trouwens terug te vinden in het regeerakkoord.

Ce qui est particulièrement gênant dans ce dossier, c'est que les autorités flamandes ne s'inscrivent pas dans une logique de transfert modal, mais cherchent uniquement à conforter la situation existante, celle d'une trop grande utilisation du ring de Bruxelles.

En juillet dernier, vous nous indiquiez que vous examiniez avec votre administration la possibilité de réagir à la consultation publique organisée par la Région flamande, en vous appuyant également sur les réactions des communes bruxelloises.

Nous avons appris dans le courant de l'été que le gouvernement lui-même s'était prononcé sur ce dossier. Sa position est claire, puisqu'elle est inscrite dans son accord de majorité.

(Inaudible)

2215 *(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

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

2219 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Ondanks de negatieve adviezen van de Brusselse regering werkt Vlaanderen onverstoord voort aan de uitbreiding van de Ring.*

De drie scenario's van De Werkvennootschap omvatten een wegverbreding en de sluiting van belangrijke toegangswegen. Vooral Jette en Wemmel zouden onder de voorgestelde veranderingen lijden, aangezien het verkeer in naburige wijken zou toenemen.

Het negatieve advies van de Brusselse regering verraadt hoe stroef het overleg tussen de gewesten verloopt. Vlaanderen lijkt er een andere visie op na te houden, terwijl de noodzaak aan gemeenschappelijke definities, doelstellingen en onderzoeken opgenomen staat in Good Move.

Het Brusselse advies maakt geen gewag van flexibele snelheidsbeperkingen. Liever verlaagt de regering de algemeen geldende snelheid van 100 km/u tot 70 km/u. Het is nochtans

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je reprendrai ici des questions que je vous ai adressées précédemment concernant le boulevard de la Woluwe et auxquelles je n'ai pas eu réponse. Le projet d'élargissement du ring suit son cours en Région flamande, dont la volonté d'avancer ne semble pas ébranlée par les avis négatifs rendus jusqu'à présent par le gouvernement bruxellois.

Les trois scénarios avancés par De Werkvennootschap prévoient un élargissement et la fermeture d'importantes voies d'accès à la capitale. Sont ainsi prévus la suppression de la sortie 8 du ring ainsi que le réaménagement des sorties 7 et 9 en échangeurs, la suppression de la sortie 12 et la fermeture de la sortie 4 menant vers le boulevard de la Woluwe.

Certaines communes du nord comme Jette et Wemmel risquent d'être particulièrement touchées par la volonté de fermer cette voie d'accès, car elle occasionnera un report de trafic dans les quartiers voisins.

meermaals aangetoond dat snelheidsbeperkingen naar gelang van verkeersdrukte, werkzaamheden en ongevallen bijdragen tot veilig, vlot en minder vervuilend verkeer.

Fin juillet, le gouvernement bruxellois a rendu un avis négatif, ce qui témoigne d'une manifeste difficulté de collaboration et de concertation entre les deux Régions. Leur vision de l'avenir du ring semble bien différente. Or, le plan Good Move l'établit noir sur blanc : il faut une définition commune, des objectifs communs et un pilotage commun des études.

Différents aspects de l'avis régional bruxellois sont intéressants à relever. Il y a par exemple l'absence de mise en œuvre d'un régime adaptatif de la vitesse qui permettrait de mieux gérer les flux de trafic aux différentes heures de la journée. Ce système s'oppose à celui consistant à limiter la vitesse uniformément. Des 100 km/h en vigueur aujourd'hui, on passerait à 70 km/h. Pourtant, de nombreux exemples de par le monde ont montré que la possibilité d'abaisser la vitesse en fonction de la congestion automobile, des travaux et d'accidents éventuels permet d'assurer une meilleure sécurité routière, une meilleure fluidité et une réduction sensible de la pollution.

2221 *Een andere grote afwezige is carpoolen. Voorts creëren de opstoppingen op de verkeerswisselaars onveilige situaties.*

Wat zijn de conclusies van de raadpleging? Hebt u sindsdien met de Vlaamse regering overlegd? Hebt u de burgemeesters gesproken? Wat met het geplande overleg met de bewoners van het noorden en het oosten van Brussel?

Un autre élément est le covoiturage, grand absent de la thématique alors qu'on parle de lutter contre l'autosolisme et l'augmentation du nombre de véhicules sur le ring. Ensuite, la congestion accrue sur les différents échangeurs crée une évidente insécurité.

Quel est le bilan de la consultation ? Quelles en sont les conclusions ? Quels échanges avez-vous eus avec la Région flamande depuis le 23 juillet ? Quelles rencontres ont-elles été organisées avec les bourgmestres ? Qu'en est-il de la concertation prévue avec les Bruxellois du nord et de l'est de Bruxelles concernant ce réaménagement ?

2223 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Het negatieve advies sluit aan bij het standpunt van mijn partij en bij het regeerakkoord.*

Wat het overleg met het Vlaams Gewest betreft, betreurt DéFI dat er geen gedeelde visie bestaat over de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel. Hoewel die gemeenschap onderdeel was van het splitsingsakkoord van Brussel-Halle-Vilvoorde, is ze er nooit gekomen. Daardoor wordt er geen overkoepelende visie uitgewerkt.

U zet volop in op fietsen, een thema waarover u niet botst met de Vlaamse regering. Andere belangrijke dossiers die kunnen bijdragen tot minder verkeersdrukte, zijn echter op een zijspoor gezet. Denk bijvoorbeeld aan ontradingsparkings naast stations aan de buitenkant van de Ring.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Cet avis négatif sur l'aménagement du ring nord s'inscrit dans le droit fil de la position de mon parti et de l'accord de majorité. Je ne doute pas que Mme la ministre le commentera en long et en large dans sa réponse, aussi ne m'y attarderai-je pas.

Je voudrais plutôt revenir sur un autre élément, qui concerne la manière dont cette concertation est menée avec la Région flamande. Mon groupe regrette l'absence d'une vision globale commune sur la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB). J'ai déjà eu l'occasion d'interpeler à maintes reprises depuis la précédente législature le ministre-président et le ministre de la mobilité sur la concertation avec la Région flamande et l'échec de la CMB. Celle-ci n'a finalement pas vu le jour, alors qu'elle faisait partie des compensations à la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde. Cette instance, dont la création était prévue dans la loi spéciale, n'a jamais été mise en œuvre par manque de loyauté de certains. Aujourd'hui, on fait tout le contraire : on saucissonne les dossiers au lieu de travailler sur une vision globale et concertée avec la Flandre.

Je sais, Mme la ministre, que le vélo vous tient particulièrement à cœur et que vous êtes satisfaite de pouvoir avancer déjà sur ce point, qui ne pose pas de difficulté importante avec la Région flamande, mais d'autres dossiers restent sur la touche. Ils méritent pourtant aussi une attention particulière pour diminuer

la congestion du trafic entrant et sortant. Je pense notamment aux parkings de dissuasion connectés à des gares situées à l'extérieur du ring. Pour mon groupe, Bruxelles perd donc beaucoup à travailler de cette façon.

2225 **Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).- De heraanleg van de Ring moet deel uitmaken van een grootschalige modal shift, met aandacht voor openbaar vervoer, de fiets en overstapparkings. De Vlaamse raadpleging schiet dus tekort. Het is cruciaal dat de gewesten gezamenlijke studies opzetten en het eens raken over streefdoelen.*

Hoe verloopt het overleg tussen Brussel Mobiliteit, uw kabinet en De Werkvennootschap? Waarom wordt er een publieke raadpleging gehouden over zo'n project? Bent u vooraf op de hoogte gebracht?

Vlaanderen heeft geluidswallen aangebracht, maar u zei dat Brussel dat niet zou doen. Elke verbetering van de Ring zou gepaard moeten gaan met zulke geluidsbarrières. Hebt u met de minister van Leefmilieu gepraat over opportuniteitsstudies om de prioriteiten vast te leggen?

Mme Leila Agic (PS).- Pour mon groupe, le réaménagement du ring doit s'inscrire dans un projet de mobilité au sens large. Il doit intégrer les transports publics, le vélo, ainsi que les parkings de transit, afin de favoriser un report modal de la voiture individuelle vers les modes alternatifs. De même, nous considérons que la consultation publique est insuffisante. Le réaménagement du ring doit faire l'objet d'une véritable coconstruction. C'est pourquoi il est indispensable de mettre en place des organes de copilotage des études. À cette fin, il convient de définir une méthodologie et un socle d'objectifs communs.

Comment la concertation actuelle entre Bruxelles Mobilité, votre cabinet et De Werkvennootschap est-elle organisée ? Pourquoi de tels projets d'aménagement sont-ils soumis à enquête publique ? Vos services ont-ils été préalablement consultés sur chacun d'entre eux ?

De Werkvennootschap dispose de ressources humaines et d'expertise en nombre. Quels moyens Bruxelles Mobilité va-t-elle consacrer pour garantir les objectifs de coconstruction prévus par la déclaration de politique régionale ?

Alors que la Flandre a équipé le ring de murs antibruit, vous nous avez dit récemment que rien de tel n'était prévu en Région bruxelloise. Selon nous, ce type d'équipement doit être un corollaire à toute forme d'optimisation du trafic sur le ring. Avez-vous pris contact avec le ministre de l'environnement afin que des études d'opportunité soient effectuées sur la partie du ring à aménager en priorité ?

2227 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).- Ik ben tegen de uitbreiding van de Ring. De Vlaamse voorstellen zijn laakbaar, maar in tegenstelling tot Brussel kan Vlaanderen dankzij visie en structuur ten minste vooruitgang boeken. Het Brusselse advies is de zoveelste reactie op een Vlaams project. Er bestaat geen cel bij de Brusselse overheidsdiensten die zich specifiek met de Ring bezighoudt.*

Wat is de visie van de regering? Hoe wilt u de Ring heraanleggen? Wie buigt zich bij de administraties over het thema?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Vous connaissez mon opposition au projet d'élargissement du ring de Bruxelles. Les projets de la Flandre sont éminemment critiquables, mais il faut cependant admettre que celle-ci a une vision et une méthode ordonnée et structurée, qui lui permettent d'avancer. C'est exactement ce qui manque à Bruxelles.

L'avis que vous avez remis n'est, une fois de plus, qu'une réaction à tel ou tel projet de la Flandre, qui révèle l'absence de vision et de projet propres à Bruxelles. Mes précédentes questions sur le sujet ont d'ailleurs mis en évidence l'absence de cellule clairement dédiée au ring de Bruxelles au sein de l'administration bruxelloise, en dépit de l'impact majeur de celui-ci sur des centaines de milliers de Bruxellois.

Quelle est la vision de ce gouvernement, quelle est votre vision, quel est votre plan d'aménagement pour résoudre les problèmes du ring de Bruxelles ? Qui s'en occupe au sein de l'administration bruxelloise ? Face à une méthode et à un plan structuré de la Flandre, il est essentiel que la Région bruxelloise défende sa position. C'est ce qui fait aujourd'hui défaut.

2229 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Ik wil me eerst en vooral verzetten tegen onjuistheden uit de oorspronkelijke vraag van mevrouw Van Achter.

Het is echt niet zo dat er gekozen is voor het creëren van files, opdat het autogebruik zou dalen. Wel is er rekening gehouden met historische mobiliteitsinzichten. Keer op keer blijkt uit de feiten dat er geen oplossing voor het fileleed mogelijk is als de infrastructuur wordt uitgebreid. In het beste geval zullen de files naar de afritten van de Ring verschuiven, maar in het slechtste geval worden ze nog langer, met aanzienlijk meer auto's, meer vertraging, meer economische schade en luchtvervuiling.

Het tweede geval lijkt me waarschijnlijker dan het eerste, en is absoluut niet wenselijk. Het is geen kwestie van buikgevoel, maar van inzichten die voortvloeien uit wetenschappelijk onderzoek. Het Brussels Geweest vertrekt van wetenschappelijk onderzoek om een koerswijziging door te voeren, terwijl het Vlaams Gewest een heel andere visie op het dossier heeft. Het is geen gemakkelijke oefening om tot een vergelijk te komen tussen beide gewesten.

Een beleid dat wel werkt, is er een van investeringen in openbaar vervoer. Dat is dan ook wat het Brussels Gewest doet. Jammer genoeg is dat net de begrotingspost waar het Vlaams Gewest al jaren enorm op bespaart. Het is dan ook ronduit ironisch dat het Vlaams Gewest zich op de koop toe verzet tegen mobiliteitsprojecten, met het argument dat er geen alternatieven zijn voor de wagen. Het is echter de Vlaamse regering zelf die ervoor zorgt dat er geen alternatieven zijn, want ze bouwt die systematisch af!

2231 Wat ook werkt om files te bestrijden, is een kilometerheffing, maar ook dat wordt categoriek geweigerd. Verschillende Vlaamse partijen zeggen wel dat zo'n heffing een noodzakelijke en eerlijke oplossing is, maar toch verzetten ze zich er radicaal tegen. Dat maakt het moeilijk om samen te werken.

Toch, mevrouw de minister, hebt u dat altijd gedaan. U hebt samen met Vlaams minister van Mobiliteit Peeters gezocht naar punten waarover u wel op dezelfde golflengte zit, zoals de fietsverbindingen of de aanleg van betere verbindingen voor voetgangers. Op die manier boekt u toch enige vooruitgang en ik wil u aanmoedigen om die vorm van samenwerking voort te zetten.

Liggen er nog zaken in het verschiet waarover de gewesten wel een overeenkomst kunnen bereiken?

3105 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De heraanleg van de Ring rond Brussel, maar ook de deelprojecten ervan zijn belangrijke thema's die nog vaak aan bod zullen komen. Mijn kabinet en de administratie volgen ze aandachtig.

3107 *(verder in het Frans)*

Als antwoord op visienota 2 over de noordelijke Ring (tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe) hebben

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Il est faux de dire que la Région compte sur les embouteillages pour dissuader d'utiliser la voiture. L'histoire nous a montré à maintes reprises que l'expansion de l'infrastructure ne les résolvait pas. Dans le meilleur des cas, les embouteillages se déplacent vers les sorties du ring, mais dans le pire des cas - le plus probable, selon moi -, ils s'allongent, entraînant encore davantage de retards, de dommages économiques et de pollution atmosphérique.*

La Région bruxelloise s'appuie sur la recherche scientifique pour changer de cap, tandis que la Région flamande a un avis très différent sur la question.

Une politique efficace est celle de l'investissement dans les transports publics. C'est l'approche adoptée par la Région de Bruxelles-Capitale, mais c'est précisément le poste budgétaire sur lequel la Région flamande fait d'énormes économies depuis des années.

Un autre outil efficace pour lutter contre les embouteillages, à savoir la redevance kilométrique, est aussi refusé catégoriquement. Il est donc difficile de coopérer. J'encourage toutefois Mme la ministre à continuer de coopérer avec le ministre flamand de la mobilité, car vous faites des progrès.

Y a-t-il d'autres questions sur lesquelles les Régions peuvent se mettre d'accord ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Mon cabinet suit attentivement le projet de réaménagement du ring de Bruxelles et les projets y afférents.*

(poursuivant en français)

Comme mentionné en séance plénière du 21 septembre, nous avons rédigé un avis sur la base des remarques de

we een advies opgesteld op basis van de aanbevelingen van de commissie en de analyses van Brussel Mobiliteit, perspective.brussels en Leefmilieu Brussel. Het advies is eind juli bezorgd aan de Vlaamse overheid.

De Brusselse regering heeft wel degelijk een visie op de toekomst van de Ring. Het volstaat om Good Move, dat ook de gemeenten hebben goedgekeurd, er even bij te nemen.

Al vindt de heraanleg van de Ring hoofdzakelijk in Vlaanderen plaats, hij blijft niet zonder gevolgen voor Brussel. Daarom moet de Brusselse regering steeds worden betrokken bij studies en projecten. Beide gewesten hebben een gezamenlijke studie uitgevoerd over een deel van de Ring. Er wordt dus wel degelijk samen naar oplossingen gezocht.

la Commission régionale de la mobilité, ainsi que des analyses de Bruxelles Mobilité, de perspective.brussels et de Bruxelles Environnement. L'avis a été rendu dans le cadre de la note d'orientation 2 sur le ring nord élaborée par De Werkvennootschap.

Précisons que le projet de ring nord vise le tronçon entre les deux échangeurs avec l'E40, à hauteur respectivement de Grand-Bigard et de Woluwe-Saint-Étienne. Cet avis a été approuvé par le gouvernement bruxellois à la fin du mois de juillet et a ensuite été envoyé aux instances flamandes.

À ceux et celles qui répètent que Bruxelles manque de vision en matière de mobilité, je voudrais répondre que, si l'on peut ne pas être d'accord avec cette vision, on ne peut nier qu'elle existe, y compris sur l'avenir du ring. Tout est détaillé dans le plan Good Move, qu'ont également approuvé les communes.

Nous ne pouvons sous-estimer l'importance du ring pour la Région de Bruxelles-Capitale et, partant, la nécessité de coconstruire tout projet y touchant substantiellement. Même si la plupart des aménagements du ring n'ont pas lieu sur le territoire bruxellois, l'impact de chacun d'entre eux est réel pour Bruxelles. C'est pourquoi nous devons être inclus dans chaque étude et chaque projet réalisés. Je suis très satisfaite de l'étude commune réalisée avec la Flandre pour une partie de cette zone, qui témoigne de la volonté de trouver des solutions ensemble.

3109 *Het Brussels Gewest is niet tegen de heraanleg of vernieuwing van de Ring: de infrastructuur is oud, onveilig en incoherent. Vlaanderen en Brussel zijn het ook eens over de modal shift, verkeersveiligheid, de strijd tegen geluidsoverlast en het terugbrengen van de uitstoot van broeikasgassen.*

De regering maakt zich wel zorgen over de coherentie tussen die doelstellingen, de alternatieven die Vlaanderen bestudeert en de criteria die daarbij worden gehanteerd.

L'avis que la Région bruxelloise a remis à la Région flamande ne traduit pas une opposition de principe au réaménagement ou à la rénovation de l'infrastructure du ring. Nous partageons en effet le constat de la Région flamande que le ring est une infrastructure vieillissante, accidentogène et dénuée de cohérence. Nous partageons également un certain nombre d'objectifs communs en matière de report modal, de sécurité routière et de réduction des nuisances sonores et des émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, le gouvernement bruxellois s'inquiète de l'articulation entre ces objectifs partagés, d'une part, et les formules alternatives et variantes pour le ring encore à l'étude par la Région flamande, d'autre part, ainsi que des critères arrêtés pour les évaluer.

3111 *(verder in het Nederlands)*

Het advies dat we hebben doorgestuurd is vooral bedoeld om een discussiekader te creëren waarbinnen beide gewesten de dialoog kunnen aangaan over de heraanleg. Dat advies bevatte opmerkingen die in de lijn liggen van het algemene kader van de studie.

De eerste opmerking hield in dat we betreuren dat het scenario 'ambitious modal split' (AMS) niet opgenomen werd.

(poursuivant en néerlandais)

L'avis que nous avons transmis vise principalement à créer un cadre de discussion dans lequel les deux Régions se retrouvent.

3113 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Le scénario AMS, c'est-à-dire le scénario de développement du trafic intégrant les objectifs de report modal de nos deux Régions,

Uiteindelijk vertrekken de analyses van De Werkvennootschap vanuit het scenario 'business as usual', dat voorziet in bijkomende wegcapaciteit.

De regering plaatst ook vraagtekens bij de termijn waarvoor de effecten geanalyseerd werden. Die loopt maar tot 2030. Dan zouden alle wegwerkzaamheden afgerond zijn, maar we moeten ook de langere termijn in overweging nemen, aangezien infrastructuurprojecten zoals de Ring decennialang moeten meegaan. Bovendien houden we zo meer rekening met de verkeerstoename, die zich hoogstens tien jaar na een verhoging van wegcapaciteit voordoet.

De heraanleg van de Ring moet aangevuld worden met andere ambitieuze maatregelen: voldoende geld voor het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Rand, een slimme kilometerheffing die opgenomen wordt in de bestaande modellen en snelheidsbeperkingen op de Ring.

Het Brussels Gewest staat alleen open voor het "lichte" alternatief. De regering dringt erop aan om een alternatief met een rijstrook minder in overweging te nemen. Dat komt ongeveer overeen met de huidige capaciteit van de Ring.

We hebben bovendien gewezen op het belang van aanvullende studies naar de heraanleg van de toegangswegen van de Ring.

De gezamenlijke studie over de ontsluiting van de Heizel biedt een veelbelovend samenwerkingsmodel dat ook toegepast moet worden bij andere struikelblokken, zoals de sluiting van de R22.

n'occupe qu'une place accessoire dans l'évaluation effective des alternatives à l'étude. C'est en effet le scénario tendanciel qui sert in fine de véritable cadre aux analyses de De Werkvennootschap. Or, ce scénario favorise les concepts d'aménagement prévoyant davantage de capacité routière.

La deuxième grande réserve en lien avec le cadre général des études de De Werkvennootschap concerne l'horizon temporel considéré. Celui-ci se limite à 2030, date espérée de la fin des chantiers. Or, une analyse avec des horizons plus éloignés nous semble indispensable pour mieux estimer l'intérêt des différentes alternatives de réaménagement, dans la mesure où la durée de vie d'une infrastructure de l'ampleur du ring court sur plusieurs décennies.

Une analyse avec des horizons temporels plus lointains permettrait par ailleurs de mieux prendre en considération le phénomène d'induction d'un trafic supplémentaire consécutivement à l'augmentation de la capacité autoroutière, un phénomène dont les effets apparaissent, selon de nombreuses études, au terme d'une dizaine d'années au maximum.

Au-delà du cadre d'analyse général de De Werkvennootschap, nous avons insisté sur la nécessité de développer, parallèlement au projet de réaménagement du ring, des mesures d'accompagnement ambitieuses. En l'occurrence :

- accorder des moyens suffisants au déploiement du plan de mobilité en cours de rédaction dans la vervoerregio Vlaamse Rand ;

- instaurer une taxe kilométrique intelligente qui couvre le ring et intégrer une telle mesure aux modélisations en cours ;

- prévoir une vitesse de circulation réduite sur le ring.

Pour ce qui concerne les options encore à l'étude, nous avons indiqué que l'alternative "légère" constitue le seul cadre de discussion envisageable pour la Région de Bruxelles-Capitale. Nous avons néanmoins insisté sur la nécessité de poursuivre l'étude d'une alternative comptant une bande de circulation en moins, ce qui correspond grosso modo au maintien de la capacité actuelle du ring.

Par ailleurs, nous avons mis l'accent sur l'importance d'effectuer des études conjointes pour l'ensemble des projets de réagencement des accès au ring. Ce n'est qu'au terme de telles études et de négociations avec l'ensemble des acteurs concernés que des propositions consolidées de réaménagement des bretelles de raccordement pourront être considérées comme acquises et intégrées au projet plus global du ring nord.

À ce titre, nous avons souligné dans l'avis que l'étude conjointe sur le désenclavement du Heysel, toujours en cours, constitue un modèle de coopération prometteur qui mériterait d'être appliqué à d'autres points d'achoppement, telle que la fermeture de la R22, un projet dont nous avons déjà discuté.

3115 *In het advies herhaalt de regering ook haar bezorgdheid over de milieu-impact, met name op het Laarbeekbos. Daarom vragen we Vlaanderen om het volgende:*

- algemene hypotheses en het algemene concept 'Ring' samen vastleggen;

- overleg over de delen van de Ring die een kleinere impact hebben op het Brussels Gewest;

- gemeenschappelijke aanpak van de delen van de Ring die een grotere impact hebben (zoals het Laarbeekbos, Jette en de aansluiting met de R22) en van de directe verbindingswegen tussen Brussel en de Ring.

Au-delà de ces aspects en lien avec la mobilité, l'avis réitère les craintes de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne l'impact du projet sur l'environnement, notamment sur le bois du Laerbeek.

Sur la base des éléments que je viens de vous exposer à gros traits, l'avis conclut en demandant à la Région flamande d'engager :

- une coconstruction pour s'accorder sur les hypothèses générales des études et pour la détermination du concept global du ring ;

- une concertation pour les tronçons ayant un impact moins important pour la Région de Bruxelles-Capitale ;

- une coconstruction pour les tronçons du ring les plus sensibles pour la Région de Bruxelles-Capitale (pour le ring nord, le bois du Laerbeek, la zone Jette/Wemmel, la connexion avec la R22, etc.), ainsi que pour les accès au ring en lien direct avec la Région de Bruxelles-Capitale.

3117 *(verder in het Nederlands)*

Naar aanleiding daarvan hebben wij verduidelijkt wat het overleg voor ons met zich meebrengt.

Voor het Brussels Gewest is het belangrijk dat de basishypotheses van de studies worden aangepast. We willen dat het scenario 'ambitious modal split' beschouwd wordt als basisscenario voor het geheel van de studies of dat het op zijn minst op gelijke voet met het trendscenario behandeld wordt.

Ten tweede vragen we dat de alternatieven met maximale wegbreedte die nog ter studie liggen, worden geschrapt en dat een variant met een rijstrook minder, het zogenaamde 'light' alternatief, in dit stadium van de studie behouden blijft.

Ten derde wil het Brussels Gewest dat er gezamenlijke studies worden opgezet met betrekking tot de toegangswegen van de Brusselse Ring en dat die studies dienen als basis voor de onderhandelingen met alle betrokken partijen.

Ten slotte vragen we het Vlaams Gewest om gedurende enkele maanden de procedure voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) op te schorten opdat de nodige onderhandelingen kunnen plaatsvinden en we, op basis van vertrouwen tussen de twee gewesten, aan de slag kunnen gaan.

(poursuivant en néerlandais)

Nous souhaitons que l'ensemble des études se basent sur le scénario intégrant les objectifs de report modal (ambitious modal split, AMS). Par ailleurs, nous demandons qu'une variante "allégée", comptant une bande de moins, soit retenue à ce stade de l'étude, et que des études conjointes sur les voies d'accès au ring servent de base aux négociations avec toutes les parties prenantes.

Enfin, nous demandons à la Région flamande de suspendre pendant quelques mois la procédure d'élaboration de son plan d'exécution spatiale afin que les négociations nécessaires puissent avoir lieu.

3119 U hebt me meermaals gevraagd hoe dit te rijmen valt met Good Move. Welnu, in Good Move staat niet alleen dat we het autoverkeer naar de grote verkeersassen willen leiden, waaronder zeker ook de Ring, maar ook dat we dat verkeer willen doen afnemen. Dat is van essentieel belang voor de luchtkwaliteit, de levenskwaliteit, de herverdeling van de openbare ruimte, de verkeersveiligheid enzovoort. Ik hoop dat ik u niet moet overtuigen van het belang van een daling van de

Good Move a non seulement pour objectif d'éloigner le trafic automobile des zones résidentielles, mais aussi de le réduire. C'est essentiel pour la qualité de l'air, la qualité de vie, la redistribution de l'espace public, la sécurité routière, etc.

verkeersdruk. Die doelstelling gaat hand in hand met de ambitie om het autoverkeer af te leiden naar de grote verkeersassen in plaats van het door de woonwijken te laten rijden.

Als de Ring breder wordt, en er dus de facto meer ruimte komt voor autoverkeer, neemt het autoverkeer in Brussel toe. Alle verkeersexperten wijzen daarop. Daarom verzet de Brusselse regering zich tegen een verbreding. Als we de leefbaarheid van onze stad willen verbeteren, mag er immers niet nog meer autoverkeer komen.

L'élargissement du ring aura immanquablement pour effet d'accroître le trafic automobile à Bruxelles, raison pour laquelle le gouvernement bruxellois s'y oppose.

3121 *(verder in het Frans)*

Afritten 12 en 13 zijn niet opgenomen in het plan voor de heraanleg van de noordelijke Ring.

De gemeente Jette maakt zich terecht zorgen, maar de voorliggende plannen zullen voor alle Brusselaars gevolgen hebben.

(poursuivant en français)

Une partie des questions de Mme Schepmans concerne les sorties 12 (Berchem-Sainte-Agathe) et 13 (chaussée de Ninove). Ces dernières ne sont pas formellement reprises dans le projet de réaménagement du ring nord qui, pour rappel, porte sur les tronçons reliant les échangeurs de Grand-Bigard et de Woluwe-Saint-Etienne. Dans l'avis datant de juillet dernier, nous n'avons donc pas réagi sur le réaménagement de ces accès, mais ses impacts seront étudiés plus en profondeur.

Pour répondre à la question de M. Roberti, je confirme que parmi les trois options, seule la version légère serait acceptable sur la base d'une négociation.

La commune de Jette n'est pas la seule qui s'inquiète de l'impact du ring. Ces inquiétudes sont fondées et doivent être prises au sérieux, car les plans discutés auront des conséquences pour tous les Jettois, mais aussi tous les Bruxellois.

3125 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Volgens Good Move moet 17% van het verkeer dat het gewest binnenrijdt, toegeleid worden naar een structurerende as, met andere woorden de Ring. Kunt u me uitleggen hoe u dat zult realiseren, aangezien het autoverkeer op de Ring vandaag al uren vastzit? Zelfs op een zondagavond zijn er nog files. Denkt u nu echt dat u, door op de Ring een rijstrook te schrappen, zelfs maar één Brusselaar ervan zult kunnen overtuigen om die als lokale verbindingsweg te gebruiken, en niet langer de wijken te doorkruisen? Nooit zal een app als Waze de Brusselaar over de Ring sturen. Ik snap niet hoe u in die context achter een plan als Good Move kunt staan.

Ik begrijp uw redenering dat de toevoeging van extra rijstroken het autoverkeer op termijn zou kunnen doen stijgen. Ook het nut van de kilometerheffing, het openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en overstapparkings trek ik niet in twijfel. Alle beleid is nodig. De schrapping van een rijstrook op de Ring, die vandaag al volledig vastzit, komt echter neer op niet minder dan georganiseerde chaos. Wat zou de economische kostprijs van die maatregel zijn? Hoe zult u die laten berekenen?

Ik vind het heel vreemd dat niemand vragen heeft gesteld over de Heizel. Hoeveel extra verkeer zal de wijk moeten slikken? Ik hoop maar dat de regering dat al heeft berekend. Hoe ziet u de afrit naar het shoppingcenter aan de Heizel? Welke desiderata liggen er op tafel? Wordt het een rechtstreekse autosnelweg met

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Selon Good Move, 17 % du trafic entrant dans la Région devraient être dirigés vers un axe structurant, à savoir le ring. Comment comptez-vous atteindre cet objectif ? Pensez-vous vraiment qu'en supprimant une bande sur le ring, vous convaincrez ne serait-ce qu'un seul Bruxellois de l'utiliser comme une voie de proximité ?*

Je comprends votre raisonnement selon lequel l'ajout de bandes de circulation pourrait, à terme, accroître le trafic automobile. Cependant, la suppression d'une bande sur le ring n'engendrerait qu'un chaos organisé. Quel serait le coût économique de cette mesure ?

Comment envisagez-vous la sortie vers le centre commercial du Heysel ? Quels sont les desiderata des parties prenantes ? Quelle sera l'intensité du trafic automobile à cet endroit ?

Enfin, qu'entendez-vous exactement par "coconstruction" ? De nombreuses concertations ont déjà lieu. Voulez-vous dire que la Région bruxelloise ne paiera que la moitié de la facture ?

tweemaal twee rijstroken of met één rijstrook in elke richting? Hoe druk wordt het autoverkeer daar?

Ik heb tot slot nog een vraag over de coconstructie waar u voor pleit. Het Vlaams Gewest heeft van meet af aan over het dossier contact opgenomen met de Brusselse administraties, maar ze kregen vaak geen mandaat. Er vindt al veel overleg plaats. Wat bedoelt u precies met coconstructie? Bedoelt u misschien dat het Brussels Gewest slechts de helft van de factuur zal betalen?

3127 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** *(in het Frans).- Ecolo deelt de mening van de minister volledig.*

We wachten de Vlaamse reactie met belangstelling af. Bovendien hebben alle buurgemeenten ook gereageerd op de oriëntatienota. Het lijkt me interessant om hun reacties te bestuderen.

Fileleed kost de economie. De oplossingen blijven onveranderd: salariswagens afschaffen, slimme heffingen invoeren en alternatieve vervoerswijzen bevorderen, zoals de trein en de fiets.

3129 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het voornaamste probleem is de methode. U hebt het voortdurend over Good Move, maar dat plan omvat het grondgebied van het Brussels Gewest, niet de link met de agglomeratie.*

Hoe wilt u het eens raken over de pijnpunten van de heraanleg als u op voorhand al hebt ingestemd? Het ontbreekt aan overkoepelend overleg.

Wat met de flexibele snelheidsbeperkingen, de uitbreiding van het openbaar vervoer naar Vlaanderen, de beveiliging van afritten, ontradingsparkings en geluidsschermen?

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Les réponses de la ministre nous satisfont pleinement. Plusieurs points repris dans l'avis correspondent à nos éléments d'analyse :

- le regret que l'autorité flamande se fonde sur un scénario tendanciel et pas sur un scénario de transfert modal ;

- la mise en avant de l'enjeu de la taxe kilométrique intelligente, qui avait déjà été pointé par différents responsables politiques en Flandre ;

- la confirmation qu'aucune solution alternative n'est satisfaisante, mais que l'option légère peut servir de base, pour autant qu'elle ne porte pas sur l'extension du nombre de bandes ;

- la volonté de poursuivre la concertation avec la Flandre et d'en améliorer la qualité. Vous vous appuyez sur l'étude en cours sur le Heysel pour dire qu'il existe une concertation effective dans ce cadre, qui semble bien fonctionner. Votre espoir est que ce modèle de concertation s'étende à d'autres éléments du dossier. Nous ne pouvons que vous soutenir en ce sens.

Nous resterons attentifs à la suite du dossier et à la réaction du gouvernement flamand. La note d'orientation a suscité une série de réactions, dont celle de la Région bruxelloise, mais aussi de toutes les communes limitrophes. Il serait intéressant de creuser cet aspect.

Nos réponses à ceux qui s'inquiètent du coût économique de la congestion automobile restent les mêmes : il faut mettre fin au système de voiture-salaire, instaurer une taxation intelligente et poursuivre le développement des formules alternatives à tous les niveaux, fédéral avec le trafic ferroviaire, régional avec les transports en commun et communal avec les pistes cyclables.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais revenir sur la problématique principale, qui est la méthode. Il n'y a pas de feuille de route spécifique. Vous parlez tout le temps du plan Good Move, qui s'applique en réalité au territoire bruxellois. Or, nous avons besoin d'un volet bruxellois connecté à sa zone métropolitaine.

Il n'y a pas non plus de négociations globales. Comment voulez-vous obtenir un accord et des résultats positifs sur les éléments les plus délicats de ce réaménagement si vous avez tout lâché par ailleurs en marquant déjà votre accord ?

Hoe reageert Vlaanderen op het advies? Hoe zult u dit jaar nog overleg plegen met Vlaanderen en met de Brusselaars?

Où en sont les lignes directrices préalables à tout accord : vitesses adaptatives, transports en commun élargis à la Flandre, sécurisation des sorties, parkings de dissuasion connectés, panneaux antibruit ? Il n'y a rien de tout cela.

Quelle est la réaction de la Flandre au dépôt de cet avis ? Qu'est-il prévu d'ici la fin de l'année en matière de concertation avec la Flandre, mais aussi avec les Bruxellois, et sous quelle forme ?

3131 **Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).- Hoe reageert Vlaanderen? Hoeveel werknemers van Brussel Mobiliteit werken aan dit dossier? Wat met de geluidsschermen?*

Mme Leila Agic (PS).- Il serait intéressant de connaître les réactions suscitées du côté flamand.

Combien d'agents de Bruxelles Mobilité travaillent-ils sur ce dossier ?

Où en est la question des murs antibruit ?

3133 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).- U hebt mijn vragen helemaal niet beantwoord! Kunt u uw visie en stappenplan toelichten?*

Hoeveel voltijdse equivalenten buigen zich bij de administratie over dit dossier?

Welke methode houdt u in het achterhoofd tijdens de vergaderingen? Good Move is niet gedetailleerd genoeg over onderwerpen waarover u met Vlaanderen zou moeten discussiëren. U zou zelf een plan en een visie moeten voorleggen in plaats van enkel te reageren.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Vous n'avez pas du tout répondu à mes questions ! Quelle est votre vision ? Quels sont vos plans ? Quelle est votre feuille de route ? Existe-t-il une note dans laquelle vous décrivez ce que vous voulez faire de ce ring ? Ou, au contraire, votre rêve le plus cher est-il de ne rien modifier ? Si vous aviez la mainmise sur ce ring, quel serait votre plan ?

Qui s'occupe de ce dossier dans l'administration bruxelloise ? Quelle est la cellule qui y est dédiée ? Combien d'équivalents temps plein y travaillent ?

Nous aimerions y voir plus clair dans la méthode que vous suivez dans ces négociations. Ce n'est pas le plan Good Move qui va répondre à ces questions, puisqu'il ne donne que des grandes lignes et n'entre pas dans le détail des discussions que vous devriez avoir aujourd'hui avec la Région flamande et du plan que vous devez leur présenter. Ce plan doit leur montrer que vous avez, vous aussi, une vision et que vous ne vous contentez pas de réagir à ce qui vous est proposé.

3135 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Mevrouw de minister, bedankt om de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars voorop te stellen en niet mee te gaan in plannen waarvan we weten dat ze niet zullen werken, zoals het creëren van meer infrastructuur.

(Opmerkingen van mevrouw Van Achter)

Mevrouw Van Achter vroeg naar een inschatting van de negatieve impact, mochten de plannen niet uitgevoerd worden. Ik denk dat we eerder de negatieve impact moeten nagaan van het wél uitvoeren van de plannen.

Wat wel werkt, en wat ook aangetoond is, is het beheersen van de vraag, door middel van een kilometerheffing, die ook nog eens inhoudt dat mobiliteit op een eerlijkere manier betaald wordt. Steeds meer ministers, ook in Vlaanderen, staan ervoor open om daaraan mee te werken.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Je vous remercie de donner la priorité à la santé et à la qualité de vie des Bruxellois et de ne pas suivre des plans que nous savons inefficaces.*

(Remarques de Mme Van Achter)

Mme Van Achter, je pense que nous devrions plutôt évaluer l'impact négatif de la mise en œuvre des plans, plutôt que de leur non-mise en œuvre.

Ce qui a fait ses preuves, c'est le contrôle de la demande par le biais d'une taxation au kilomètre. De plus en plus de ministres se disent prêts à y travailler, même en Flandre.

Enfin, M. De Beukelaer, il serait plutôt malvenu que le gouvernement bruxellois élabore un plan détaillé pour le ring, situé en dehors de son territoire.

Mijnheer De Beukelaer, ik denk dat uw visie op de mobiliteit heel duidelijk is. Het zou nogal vreemd zijn als de Brusselse regering een gedetailleerd plan zou opstellen over iets wat niet in het Brussels Gewest ligt. Dat is al eerder gebeurd, denk maar aan het initiatief van minister Maron in verband met de landbouwgronden. We hebben toen kunnen vaststellen hoe gevoelig dat ligt.

3139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Mevrouw Van Achter, u hebt zich laten misleiden door het gebruik van het woord 'light' in de scenario's van De Werkvennootschap, want ook in dat scenario komen er aan het Laarbeekbos tweemaal twee of ten minste tweemaal een rijstrook bij.

Alle onderzochte scenario's omvatten een verbreding en daarom vragen wij om ook een scenario met behoud van het aantal rijstroken, dus zonder verbreding, te onderzoeken. Die vraag komt niet uit het niets. In 2013 was er immers al een Vlaams milieueffectenrapport met als duidelijke conclusie dat infrastructuurwerken niet volstaan om de problemen op de Ring op te lossen. Nochtans is dat wat nu ter tafel ligt.

In 2013 kwam Vlaanderen al tot de conclusie dat een vorm van rekeningrijden een deel van de oplossing is. Ons doel is niet alleen om het verkeer weg te halen uit de wijken, maar ook om het autoverkeer te doen dalen. Dat doen we door alternatieven aan te bieden. De Brusselse regering neemt daarin haar verantwoordelijkheid, want een zesde van onze begroting wordt aan het openbaar vervoer besteed.

We investeren in voetgangers- en fietsinfrastructuur en zullen dat blijven doen. We hebben P+R's aangelegd en vragen de andere gewesten om op hun grondgebied hetzelfde te doen.

De hervorming van de vervoersregio's wordt intussen uitgesteld en de vervoersregio's in de Rand krijgen niet de nodige middelen. Een debat over een andere fiscaliteit is niet eens mogelijk, dus ik denk dat beide partijen elkaar voor een stuk tegemoet kunnen komen. We vinden het absoluut noodzakelijk om de verkeersdruk in Brussel naar beneden te krijgen.

Good Move hanteert een duidelijk metropolitane visie op de Ring. U hoeft het niet eens te zijn met die visie, maar ze staat er wel degelijk in.

3141 *(verder in het Frans)*

De gemeenschappelijke studies en overlegrondes zullen uitmonden in een geconsolideerd voorstel voor heraanleg. De samenwerking voor de Heizel verdient uitgebreid te worden naar andere struikelblokken.

Wat de aansluiting met de R22 betreft, verwijt u mij tegelijkertijd dat ik te weinig en te veel op mijn strepen sta. Onze toekomstvisie is duidelijk: het verkeer op die as veiliger maken, de geluidsoverlast van de Ring beperken, de luchtkwaliteit verbeteren en aansturen op een modal shift.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Tous les scénarios examinés prévoient un élargissement, c'est pourquoi nous demandons aussi un scénario dans lequel le nombre de voies est maintenu. En 2013, un rapport flamand d'incidences sur l'environnement avait déjà conclu que les travaux d'infrastructure ne suffiraient pas pour résoudre les problèmes du périphérique. C'est pourtant ce qui est proposé aujourd'hui.*

En 2013, la Flandre estimait déjà qu'un système de taxe kilométrique faisait partie de la solution. Notre objectif n'est pas seulement de préserver les quartiers résidentiels, mais aussi de réduire le trafic automobile en investissant dans les transports publics, dans les infrastructures pour piétons et cyclistes, et en aménageant des park and ride (P+R).

En attendant, la réforme des régions de transport est reportée et les régions de la périphérie ne reçoivent pas les ressources nécessaires. Un débat sur un système fiscal différent n'est même pas possible.

Good Move défend une vision métropolitaine claire pour le ring de Bruxelles.

(poursuivant en français)

Notre avis reprend également la vision métropolitaine. Au terme des études conjointes et des négociations, une proposition consolidée de réaménagement du ring pourrait être considérée comme acquise et intégrée dans le projet plus global du ring nord. Comme je l'ai déjà mentionné, l'étude relative au Heysel est un dispositif de coopération qui mériterait d'être appliqué à d'autres points d'achoppement.

Ces propositions concrètes permettent d'avancer. D'un côté, vous me reprochez de n'être pas suffisamment ferme concernant la connexion avec la R22 et de l'autre, vous me dites que je le suis

Andere verplaatsingsgewoonten zijn cruciaal om de levenskwaliteit in het gewest te verhogen. Daarvoor zijn alternatieve vervoersmiddelen nodig. We blijven dus investeren in openbaar vervoer, overstapparkings, fietssnelwegen, voetgangersverkeer en autodelen.

Vlaanderen en Brussel willen gemeenschappelijke studies opzetten en de metropolitane visie in de praktijk brengen. Ondertussen probeer ik tot akkoorden te komen, zodat er vooruitgang geboekt kan worden.

trop ! Notre volonté pour le futur est assez claire. Les enjeux sont bel et bien communs : renforcer la sécurité routière sur cet axe, diminuer l'impact sonore du ring, améliorer la qualité de l'air et permettre un transfert modal réduisant le nombre de voitures entrant quotidiennement à Bruxelles.

L'amélioration de la qualité de vie dans notre Région passera obligatoirement par un changement dans les habitudes de déplacement. Pour ce faire, il faut que les usagers se voient proposer des modes alternatifs. C'est la raison pour laquelle nous continuons à investir dans les transports en commun, dans la création de parkings de transit, dans la construction de pistes cyclables interrégionales, dans l'encouragement de la marche dans Bruxelles et dans le développement des systèmes de voitures partagées. L'enjeu du ring est crucial dans cette démarche.

La Région flamande et la Région bruxelloise ont à cœur de lancer des études communes, mais surtout de mettre en œuvre cette vision métropolitaine. En attendant, j'essaye de faire avancer des dossiers distincts lorsqu'un accord est possible. En effet, il m'est impossible d'expliquer aux citoyens que rien n'avance à cause d'un désaccord à propos d'un dossier. Quand on peut débloquer des dossiers, il est essentiel de le faire et d'avancer.

3143 *Net voor de zomer heeft de regering het licht op groen gezet voor de personeelsuitbreiding bij Brussel Mobiliteit. Met de nieuwe ambtenaren, die gemandateerd zijn om in het overleg met het Vlaams Gewest een standpunt in overeenstemming met het plan Good Move in te nemen, kan er eindelijk vooruitgang in de onderhandelingen worden geboekt.*

Om de geluidsoverlast te verminderen, wordt, conform de bijakte 14 van het Belirisakkoord het gedeelte van de Ring ter hoogte van Anderlecht uitgerust met geluidsschermen. De maatregel is niet van toepassing op het gedeelte van de Ring op Vlaams grondgebied.

Juste avant l'été, le gouvernement a donné son accord de principe pour le renforcement des ressources humaines à Bruxelles Mobilité. Il s'agit d'une administration qui manque fortement de personnel. Ses services seront renforcés afin que la concertation avec la Région flamande puisse être suivie et faire en sorte que cela puisse se traduire dans les nouveaux plans de personnel élaborés par mon collègue Sven Gatz. C'était nécessaire, car auparavant, plusieurs personnes étaient chargées de suivre ces dossiers au sein de l'administration. La pression sur l'administration reste cependant forte.

Lors de la dernière législature, un manque de concertation s'était fait ressentir. Maintenant, la concertation entre les Régions est possible, car les administrations bénéficient d'un mandat qui leur permet d'avancer dans les négociations, de prendre position ou de participer à des rencontres et des concertations. Bruxelles Mobilité le fait dans le cadre du plan Good Move, que je vous invite à relire.

Les murs antibruit sont prévus par l'avenant 14 de l'accord Beliris dans la partie du ring située à Anderlecht, afin de réduire les nuisances sonores. Cette mesure ne concerne évidemment pas le reste du ring, situé en Région flamande.

3145 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Zo lijkt het alsof Vlaanderen meer auto's wil en niet wil inzetten op een modal shift en op investeringen in het openbaar vervoer of in fietspaden. In Vlaanderen zijn er trouwens veel meer fietspaden dan in Brussel, kijk maar naar Antwerpen. De hautaine houding tegenover Vlaanderen in deze zaak is echt fout. Wie de debatten in het Vlaams Parlement volgt, ziet dat alles in het werk wordt gesteld om de modal shift te bereiken.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Vous insinuez à tort que la Région flamande refuser d'augmenter la part modale.*

Vous considérez la partie la plus étroite du ring de Bruxelles comme la norme. Invitée à cette commission, la Werkvennootschap avait cependant précisé que la proposition

Voor u is het smalste stukje van de Brusselse Ring de norm. Dat betekent dus dat u andere delen van de rijweg weg wilt en dat u minder rijstroken wilt. Toen De Werkvennootschap in deze commissie uitgenodigd was, preciseerde ze dat dit voorstel onderzocht was, maar onmogelijk te realiseren is. Iedereen met een beetje boerenverstand snapt toch dat het verminderen van het aantal rijstroken en de komst van een groot winkelcentrum veel extra verkeer zal opleveren. Ik wil vandaag nog van u horen hoe u dat precies zult opvangen.

Bovendien is België een logistiek land met een grote haven. De logistiek is een belangrijke economische sector. Dat vindt u blijkbaar niet belangrijk.

Ik maak me echt zorgen over dit dossier en ik wil in de toekomst graag volledige antwoorden krijgen over het verkeer aan de Heizel.

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

de réduire le nombre de bandes de circulation avait été examinée, mais qu'elle était impossible à réaliser.

En outre, vous semblez accorder peu d'importance au secteur logistique, pourtant essentiel pour la Belgique.

Ce dossier m'inquiète vraiment et j'aimerais obtenir des réponses complètes à propos de la mobilité au Heysel.

- *Les incidents sont clos.*

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

3155 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

3155 **aan aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

3155 **betreffende "een gewestelijk kader voor het parkeren van steps".**

3159 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR,**

3159 **betreffende "de strijd tegen strooisteps in Brussel".**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 "un cadre régional pour le stationnement des trottinettes".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. FOUAD AHIDAR,

concernant "la lutte contre les trottinettes parquées n'importe où à Bruxelles".

3163 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).- Er is een uniform gewestelijk kader voor het parkeren van steps nodig. Vooralsnog beperkt zich dat tot de voorwaarde dat operatoren de impact van het parkeren van steps op de publieke ruimte moeten beperken, en een parkeerverbod in bepaalde zones, willen ze een gewestelijke erkenning voor het Brussels Gewest krijgen. Verschillende gemeenten vinden dat ontoereikend. Volgens een recent persbericht zou Groen een voorstel van ordonnantie ter zake uitwerken.*

Hoeveel operatoren van elektrische steps zijn actief in het Brussels Gewest?

Hoeveel vaststellingen gedurende hoeveel uur per dag hebben de beëdigde ambtenaren van het gewest in 2020 en 2021 gedaan op grond van de ordonnantie van 29 november 2018?

Hebt u het probleem met de gemeenten besproken?

Mme Clémentine Barzin (MR).- En août dernier, plusieurs communes ont pris des mesures visant à enlever les trottinettes électriques en libre-service intégral mal stationnées sur leur territoire. Berchem-Sainte-Agathe et Uccle ont ainsi décidé de procéder désormais à l'enlèvement et à l'entreposage des engins qui gênent le passage et la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite. Si l'opérateur veut les récupérer, il devra payer une redevance ou une amende administrative.

Des réglementations locales sont en cours de préparation pour la rentrée. Les municipalités veulent un cadre pour ce nouveau mode de déplacement. Les communes d'Uccle et de Woluwe-Saint-Lambert indiquent avoir lancé des appels à la Région pour ce faire, sans réponse. Or, pour la lisibilité, il est indispensable d'avoir des règles harmonisées à l'échelle de la Région.

L'ordonnance du 29 novembre 2018 dispose que seuls les opérateurs détenteurs d'une licence régionale peuvent opérer sur le territoire bruxellois. Et une des conditions liées à l'octroi de

Hoeveel gemeenten hebben een uitbreiding van de verboden zones gevraagd?

cette licence est "la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public". Dès l'entrée en vigueur de ladite ordonnance, le 1er septembre 2019, la Région a dressé une carte des zones interdites. Plusieurs communes, dont Uccle, Woluwe-Saint-Lambert, Saint-Josse-ten-Noode et Saint-Gilles, la jugent insuffisante.

Dans un article de juin 2021, un député de votre parti indique que la majorité est "partante pour affiner la législation en place. Groen est en charge de formuler une première ébauche de proposition de nouvelle ordonnance pour septembre, qui suivra ensuite le chemin classique et pourrait aboutir en décembre".

Combien y a-t-il d'opérateurs de trottinettes électriques en Région bruxelloise ? Combien d'entre eux possèdent-ils une licence ?

En 2020 et en 2021, combien de constats par les agents assermentés de la Région ont-ils été dressés, en vertu de l'ordonnance, visant des trottinettes et, en proportion, pour quels motifs ?

Combien d'heures par jour les quatorze inspecteurs régionaux circulent-ils dans les rues des dix-neuf communes ? Quels territoires couvrent-ils en proportion du temps consacré ? Rendent-ils compte des problèmes hors zones interdites actuelles ?

Pourquoi a-t-il été décidé en 2018 que les véhicules en cyclopartage entreposés irrégulièrement ne pouvaient être enlevés que 24 heures après la notification de l'infraction à l'opérateur ?

Depuis le 1er septembre 2019, combien de fois avez-vous rencontré les responsables des dix-neuf communes pour aborder le problème du stationnement des trottinettes en libre-service ?

Combien de communes vous ont-elles demandé une extension des zones interdites eu égard à la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite ?

3165 *Hebt u alle door de gemeenten gevraagde verboden zones in de nieuwe tekst opgenomen?*

Avez-vous intégré l'ensemble des demandes de zones interdites des communes dans l'ordonnance annoncée par votre parti pour l'automne 2021 ? Dans la négative, pourquoi ?

Hoe zult u afdwingen dat een in een verboden zone geparkeerde step onmiddellijk wordt verplaatst?

Quelles dispositions allez-vous prendre pour imposer le déplacement immédiat d'une trottinette stationnée en zone interdite ? Au lieu d'une sanction après 24 heures, avérée inopérante, allez-vous mettre en place un système rendant impossible le verrouillage de la trottinette si elle est située en zone interdite, le compteur continuant ainsi de tourner ?

Al meer dan twee jaar eisen talrijke Brusselaars meer veiligheid op de voetpaden en vragen de gemeenten meer verboden zones.

Wanneer zal de regering orde op zaken stellen om de kwetsbaarste weggebruikers beter te beschermen?

Nous sommes tous favorables au déploiement de la mobilité douce et de la micromobilité en complément des autres modes de transport : c'est un service et c'est aussi une économie. Cependant, cela fait plus de deux ans que de nombreux Bruxellois réclament davantage de sécurité sur les trottoirs et que les communes demandent plus de zones interdites établies

3167 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- Mevrouw Barzin heeft het probleem al uitvoerig toegelicht. Ik zal dus mijn inleiding overslaan en meteen mijn vragen stellen.

Hoe komt het dat de naleving van de voorschriften die twee jaar geleden werden ingevoerd voor het parkeren van deelsteps, niet op een doeltreffende en proactieve manier wordt gecontroleerd?

Volgens een artikel in Bruzz werden er veertien controleurs aangesteld om toe te zien op de naleving van de uitvoering van de verordening. Klopt die informatie?

Tot dusver zijn er nog geen boetes uitgeschreven voor het illegaal parkeren van deelsteps in de openbare ruimte. Hoe verklaart u dit gebrek aan boetes ondanks het inzetten van controleurs?

Kunt u mij vertellen wat het werk van deze controleurs inhoudt en hoe zij te werk gaan bij de handhaving van illegaal of fout geparkeerde deelsteps? Nemen de controleurs ook kennis van meldingen van achtergelaten scooters op Fix My Street? Moet de termijn van 24 uur waarbinnen uitbaters deelsteps moeten verplaatsen of beter moeten parkeren, niet worden afgeschaft, gezien hun gebrek aan bereidwilligheid?

Uitbaters zijn verplicht om ervoor te zorgen dat de door hen uitgebate deelsteps correct worden geparkeerd. Bij niet-naleving worden in beginsel boetes opgelegd aan de uitbater en kan de exploitatievergunning worden ingetrokken in geval van recidive. Overweegt Brussel Mobiliteit om de vergunning van bepaalde uitbaters in te trekken? Hebben sommige uitbaters al waarschuwingen gekregen?

Meer dan een jaar geleden werden op verschillende plaatsen zones afgebakend die expliciet bestemd zijn voor het parkeren van deelsteps: de drop-offzones. Sommige van die parkeerzones zijn niet langer toegankelijk of zichtbaar. Werden sommige drop-offzones geschrapt? Welke zones? Waarom? Is het mogelijk om andere plaatsen toe te wijzen aan micromobiliteitsdiensten?

3169 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Vervoersmiddelen voor micromobiliteit zoals deelsteps en -fietsen zijn gebruiksvriendelijk en praktisch.*

Hun ontwikkeling mag echter niet ten koste gaan van de levenskwaliteit en de veiligheid van de andere weggebruikers.

Deelsteps en -fietsen die over het hele voetpad zijn geparkeerd, verhinderen de doorgang van voetgangers.

en concertation avec elles. Aujourd'hui - la faute aux opérateurs, aux clients irrespectueux et à la lenteur de la Région -, cette sécurité n'est pas garantie et les bourgmestres sont en train de s'organiser entre eux.

Quand le gouvernement régional mettra-t-il de l'ordre afin de mieux défendre les plus vulnérables, piétons, personnes à mobilité réduite, malvoyants, mamans avec poussette ?

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- Comment se fait-il que le respect des règles instaurées il y a deux ans pour le stationnement des trottinettes en libre-service ne fasse pas l'objet d'un contrôle efficace et proactif ? Confirmez-vous l'information parue dans Bruzz selon laquelle quatorze inspecteurs auraient été engagés dans ce but ?*

Comment expliquez-vous l'absence d'amendes malgré l'intervention de ceux-ci ?

En quoi consiste leur travail et comment s'y prennent-ils pour combattre le stationnement sauvage des trottinettes en libre-service ? Consultent-ils également les signalements enregistrés dans Fix My Street ? Le délai de 24 heures dont disposent les opérateurs pour déplacer leurs véhicules ne devrait-il pas être supprimé, étant donné leur manque de bonne volonté ?

Bruxelles Mobilité envisage-t-elle de retirer la licence d'exploitation de certains opérateurs en cas de récidive ?

Pourquoi certaines zones de dépôt ont-elles été supprimées ? D'autres zones pourraient-elles être réservées aux services de micromobilité ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Les outils de micromobilité comme les trottinettes et les vélos partagés en flotte libre constituent un mode de déplacement attractif, facile à utiliser et pratique. S'ils ne conviennent certes pas à tous les usagers, ils permettent à certains d'y recourir pour de courtes distances, à la place des transports en commun et de la voiture individuelle.

Comme beaucoup de systèmes, celui-ci comporte des avantages et des inconvénients. S'il semble évident qu'il faut encourager ce type d'initiatives, elles ne doivent pas se développer au détriment

Bepaalde gemeenten nemen maatregelen om het probleem te verhelpen, maar een structurele, eenvormige oplossing moet van het gewest komen. Het parlement zal zich dus binnenkort moeten buigen over een wijziging van de ordonnantie van 2018. Mijn fractie is voorstander van dropzones. De parkeerregels voor steps en fietsen kunnen verschillen, maar dat mag er niet toe leiden dat fietsen zowat overal mogen worden geparkeerd en steps alleen in de dropzones.

De operatoren hebben het principe van de dropzone enkele maanden geleden in onze commissie gunstig onthaald.

3171 *Ook al willen we snel oplossingen op het terrein, wij moeten de nodige tijd nemen voor en overleggen met zowel de operatoren als de gemeenten over de aanpassing van de ordonnantie. Intussen maakt de vigerende wettekst het mogelijk om verboden zones in te voeren en fout geparkeerde steps te sanctioneren.*

de la qualité de vie et de la sécurité des autres usagers, en particulier des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Nous avons tous pu constater à maintes reprises la présence de trottinettes mais aussi de vélos partagés en flotte libre stationnés en travers des trottoirs, qui empêchent le cheminement normal des piétons et les obligent à contourner l'obstacle et, pour les plus vulnérables, à se mettre parfois en danger.

Si, aujourd'hui, certaines communes adoptent des mesures particulières pour répondre aux nuisances décrites par d'aucuns, une solution structurelle et uniforme devra venir de la Région. C'est une question de cohérence, de clarté pour les opérateurs mais également pour les utilisateurs de ces modes de déplacement. Notre parlement devra donc se pencher prochainement sur une modification de l'ordonnance de 2018. Mon groupe est favorable à la mise en place de zones de dépôt, c'est-à-dire de zones de stationnement dédiées aux trottinettes et vélos partagés en flotte libre. Les modalités de stationnement peuvent évidemment être différentes pour les trottinettes et les vélos, mais elles ne doivent pas mener à ce que les trottinettes soient cantonnées à ces zones de dépôt, si cette option est retenue, et les vélos partagés autorisés à stationner un peu partout, comme c'est le cas aujourd'hui. Certes, on voit aujourd'hui moins de vélos que de trottinettes garés au travers d'un trottoir, mais cela existe également et le phénomène pourrait augmenter si le vélo peut continuer à stationner partout alors que les trottinettes seraient cantonnées aux zones de dépôt.

Le principe de zone de dépôt a été accueilli favorablement par les opérateurs auditionnés il y a quelques mois au sein de notre commission, à condition que tout le monde soit logé à la même enseigne.

Quant à la modification annoncée de l'ordonnance de 2018, elle devra se faire en bonne intelligence et en concertation tant avec les opérateurs que les communes, chargées de mettre en œuvre les nouvelles règles de stationnement avec le soutien de la Région.

Enfin, même si nous voulons des résultats rapides sur le terrain en raison de ces nuisances, il faudra peut-être patienter un peu avant de voir le nouveau dispositif opérationnel. Si l'on veut bien faire les choses et que ce soit clair pour les usagers, et si c'est vers cette piste que nous nous dirigeons, il faudra laisser un peu de temps à la Région et aux communes pour fixer et signaler les zones de dépôt.

Rappelons que l'ordonnance de 2018 est toujours en vigueur. Son dispositif actuel permet la mise en place de zones d'interdiction de stationnement, ainsi que de sanctionner les véhicules obstruant le cheminement piéton qui ne sont pas récupérés dans un certain délai. En attendant la réforme, il convient d'appliquer ces règles.

Beaucoup de questions pertinentes ont déjà été posées par mes collègues. Je serai très attentif aux réponses de la ministre.

3173 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De MR-fractie heeft begin 2021 alle spelers die actief zijn op het gebied van micromobiliteit, ontmoet. Op basis daarvan hebben we een strategie voorgesteld om het wettelijke kader te verbeteren. We vragen onder meer de hervorming van de procedure om operatoren licenties toe te kennen, en de inrichting van verplichte dropzones in alle gemeenten.*

Hoe wilt u het huidige aanbod in het gewest geografisch gelijkmatiger spreiden?

Wat is uw standpunt over het gebruik van steps op voetpaden?

M. David Weytsman (MR).- Le groupe MR a rencontré, début 2021, l'ensemble des acteurs de la micromobilité. Nous avons pu avoir un échange, bref mais intéressant, avec la plupart de ces acteurs. C'est d'ailleurs sur cette base que Mmes d'Ursel, Barzin et moi-même avons proposé une stratégie qui vous encourage à améliorer les dispositifs ordonnantiels et réglementaires actuels. J'espère donc que le parlement prendra en considération notre texte le plus rapidement possible.

Il a pour objectif de pointer les dysfonctionnements et faiblesses du cadre réglementaire actuel. Parmi les demandes formulées au gouvernement régional bruxellois figurent une réforme du mécanisme d'octroi des licences aux opérateurs, la création de zones de dépôt obligatoires dans toutes les communes, l'assouplissement de la redevance imposée aux opérateurs en fonction de la réalisation des missions de service public telles qu'une couverture du territoire régional, le lancement de campagnes de sécurité routière encore absentes aujourd'hui, et des projets pilotes avec la STIB.

Cette stratégie se veut ouverte aux acteurs, tout en voulant travailler avec ordre et méthode, tant pour la Région que pour l'ensemble des communes, puisqu'il s'agit d'une problématique régionale. L'enjeu est économique, environnemental, de mobilité et de sécurité routière.

Que mettez-vous en place pour lutter contre la disparité géographique de l'offre actuelle ? S'agissant des zones réservées au stationnement, quel bilan tirez-vous des vingt marquages de zones autour des pôles de mobilité, notamment des gares ?

Quelle réflexion menez-vous à propos des zones de retrait aux carrefours ? Quelle est votre première évaluation à cet égard ?

Quelle est votre position concernant la circulation sur les trottoirs ? On sait que peu d'utilisateurs de trottinettes respectent la vitesse d'un piéton, ce qui entraîne des situations dangereuses de coexistence entre les trottinettes et les autres usagers faibles.

3175 *Welk publiek-private samenwerking zet u op stapel om de steps beter te spreiden?*

Zult u straatverlichting omvormen tot laadpunten voor groene elektriciteit voor steps?

Quelle politique de partenariats public-privé mettez-vous en place avec ces opérateurs et les transports en commun pour améliorer la répartition des flottes aux endroits les plus utiles et aux moments les plus opportuns ?

Qu'est-il prévu pour permettre aux opérateurs de recharger les véhicules en rue avec de l'électricité verte, comme c'est le cas à Paris, notamment, où les bornes de recharge sont installées sur des lampadaires ? Cette solution permet de rencontrer des objectifs environnementaux que le MR souhaite mettre en avant dans ce secteur.

3177 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).- Met elk nieuw vervoermiddel in de stad ontstaan er spanningen in het beheer van de openbare ruimte.*

Welke gemeenten verbieden free-floatingvervoermiddelen?

M. Julien Uyttendaele (PS).- Chaque fois qu'un nouveau moyen de locomotion arrive dans la cité, des tensions apparaissent dans la gestion de l'espace public. Comme pour les carrioles à chevaux et les voitures hier, c'est aujourd'hui toujours le cas pour les vélos et, plus récemment encore, pour tous les véhicules en libre-service intégral.

De operatoren hebben 24 uur de tijd om hun fietsen of steps te verplaatsen. Dat zou voor een auto die te midden van het voetpad geparkeerd staat, nooit toegelaten worden. We moeten dus een oplossing vinden.

Ook zouden er dropzones moeten komen. Daarvoor is er genoeg ruimte in Brussel.

We hebben daarvoor echter een kadaster van de niet-reglementaire parkeerplaatsen nodig. Hoe staat het daarmee?

Zijn er in het gewest nog zones waar geen deelfietsen of -steps worden aangeboden?

Pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les mamans et les papas avec poussette, le problème est réel. Des zones d'exclusion sont prévues. Quelles communes ont-elles utilisé cette possibilité pour exclure ces moyens de locomotion de certaines zones ?

Se pose également le problème des sanctions. Les opérateurs disposent de 24 heures pour déplacer leurs engins, alors que jamais un tel délai ne serait autorisé pour une voiture stationnée au milieu du trottoir, pour citer l'exemple du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles. Nous devons donc trouver une solution et je comprends tout à fait l'initiative de certaines communes qui prennent les devants face à cette situation.

Outre l'aspect des sanctions, nous devons aussi trouver des solutions pour que ces moyens de locomotion soient mieux rangés dans l'espace public. Comme je le propose depuis des années, il faudrait mettre en place des zones de dépôt. À Bruxelles, nous ne manquons pas d'espace pour en créer en suffisance. Il suffit d'observer tous les emplacements de stationnement illégaux au regard du Code de la route, devant des carrefours ou encore devant des feux de signalisation. Mettons-y des arceaux pour en faire des zones de dépôt. Je pense que cette solution permettrait de réduire nettement les problèmes de gestion de l'espace public.

Pour ce faire, cependant, nous avons besoin d'un cadastre des emplacements de stationnement non réglementaires. Qu'en est-il ? Pourra-t-on cibler rapidement ces lieux pour les transformer en zones de dépôt ?

Enfin, concernant l'universalité territoriale de l'offre, existe-t-il encore des zones blanches dans la Région ? Si oui, pouvez-vous nous en transmettre la liste ?

3179 **Mevrouw de voorzitter.-** Een kaart van witte zones zou inderdaad interessant kunnen zijn.

Mme la présidente.- Il pourrait effectivement être intéressant d'agréger une carte des zones blanches.

3181 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Steps bieden veel voordelen in het licht van de multimodaliteit. Ze maken het heel diverse groepen mogelijk om zich op een flexibelere manier te verplaatsen en kunnen een echt alternatief vormen voor de auto.

Op dit moment hebben steps echter ook aanzienlijke nadelen in Brussel. Voetgangers, fietsers en vooral personen met een beperkte mobiliteit komen in moeilijkheden door steps die overal geparkeerd worden, ook waar het niet toegelaten is. Een ander probleem wordt veroorzaakt door het verschil in snelheid, bijvoorbeeld in de voetgangerszones. Die problemen moeten we aanpakken. De nadelen moeten onder controle gehouden worden, zonder dat we de voordelen verliezen. Daarom heb ik, samen met een aantal collega's, het initiatief genomen om de ordonnantie te herzien. Ik heb meermaals gesproken met alle operatoren en hoop de komende weken of maanden een afgewerkte tekst te kunnen indienen.

Het is evident dat het parkeren van steps beter georganiseerd moet worden. Het is dus logisch dat we onderzoeken of het

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Les trottinettes présentent de nombreux avantages du point de vue de la multimodalité.*

Cependant, à l'heure actuelle, elles causent de nombreux désagréments à Bruxelles. Mal stationnées, elles gênent la circulation des piétons, des cyclistes et surtout des personnes à mobilité réduite. Ensuite, elles circulent à une vitesse inadaptée, notamment dans les zones piétonnes. Nous devons réguler ces inconvénients, sans perdre les avantages. C'est pourquoi, avec quelques collègues, j'ai pris l'initiative de modifier l'ordonnance.

Pour mieux organiser le stationnement des trottinettes, il est logique que nous examinions la possibilité de créer des zones de dépôt là où leur stationnement est interdit.

La mise en place de ce système nécessite des efforts et du temps de la part des gestionnaires de voirie. Nous devons donc examiner la faisabilité de tests in situ.

mogelijk is om dropzones in te richten op plaatsen waar parkeren verboden is. Daar is geen kadaster voor nodig, want dat is op vijf meter van elke straathoek, op vijf meter van een zebrapad en op twintig meter van verkeerslichten. Zo zijn er heel veel plaatsen in Brussel.

We mogen niet vergeten dat het de wegbeheerders wel wat inspanningen en tijd kost om dat te organiseren. Intussen blijft de situatie zoals ze is. We moeten dan ook nagaan of het mogelijk is om tests uit te voeren op het terrein.

3183 Mijn vraag gaat over de beruchte 24 uurregel alvorens er een boete mag worden uitgeschreven. We voelen allemaal wel aan dat dit absurd is. Stelt u zich maar eens voor dat parkeerwachters een fout geparkeerde wagen zien staan en dat ze de bestuurder eerst moeten melden dat de wagen fout geparkeerd staat. De bestuurder heeft na die melding een volledige dag de tijd om de wagen te verplaatsen. Daarna moet de parkeerwachter terugkomen om na te gaan of die verplaatst is. Dat lijkt mij onwerkbaar.

Kunt u mij bevestigen dat dit inderdaad een probleem is? Wij hebben uw antwoord op deze vraag nodig om een gepaste aanpassing te kunnen voorstellen, opdat onze regelgeving ook werkbaar zou zijn voor de bevoegde overheden.

Ma question concerne la fameuse règle, jugée absurde par tous, du délai de 24 heures avant qu'une amende soit infligée.

Confirmez-vous que c'est effectivement problématique ? Nous avons besoin de votre réponse afin de proposer un ajustement adéquat, pour que notre réglementation soit opérationnelle pour les autorités compétentes.

3185 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik sluit mij aan bij de vragen van de vorige sprekers. Brussel is niet de enige stad die een oplossing zoekt voor deelsteps die om het even waar op voetpaden worden achterlaten. Zijn er in België of in het buitenland voorbeelden van hoe dit probleem kan worden aangepakt? Antwerpen heeft op bepaalde plaatsen vakken voor steps ingevoerd. Dat heeft de situatie al wat verbeterd, al is ze nog niet zaligmakend.

Welke oplossingen zijn er volgens u mogelijk?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Y a-t-il des exemples de villes belges ou étrangères ayant réglé le problème du stationnement sauvage des trottinettes en libre-service ?*

Quelles sont les solutions envisageables ?

3187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Meerdere collega's zeiden reeds dat de impact op de voetpaden reëel is. De verkeersveiligheid, maar ook de toegankelijkheid van de voetpaden staan onder druk. Dit is een probleem waar we mee aan de slag moeten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Les répercussions sur la sécurité routière et sur l'accessibilité des trottoirs sont indéniables et il faut y remédier.*

3189 *(verder in het Frans)*

We willen alle mobiliteitsoplossingen, vooral de ecologische, stimuleren, maar dat mag niet ten koste gaan van de andere weggebruikers. De ordonnantie van mijn voorganger heeft een kader gecreëerd. Dat moet nu worden aangepast. De heer Verstraete zal alvast zo snel mogelijk een tekst op basis van de hoorzittingen indienen.

(poursuivant en français)

Vous le savez, nous souhaitons développer toutes les solutions de mobilité, particulièrement celles dont l'empreinte écologique est moins élevée que les engins motorisés. Cependant, il ne s'agit nullement de le faire au détriment des autres usagers de la route. Il s'agit là d'un véritable enjeu. Comme n'importe quel nouveau mode de déplacement, cela suppose une adaptation. Une première ordonnance a été présentée par mon prédécesseur. Elle a eu le mérite de poser un cadre. Il s'agit désormais de l'adapter, car elle n'est plus suffisante pour répondre aux enjeux actuels. C'est également la raison pour laquelle nous avons proposé au parlement de s'en occuper, car cette thématique y est régulièrement abordée et touche tant la majorité que l'opposition. C'est donc M. Verstraete qui a pris l'initiative de déposer un texte

le plus rapidement possible sur la base des auditions qui seront réalisées. Je suis évidemment prête à exécuter l'ordonnance une fois qu'elle sera votée.

3191 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

De vorige regering heeft een kader gecreëerd waarin enkele punten worden gebundeld en dat is absoluut een goede zaak. We stellen echter vast dat dit onvoldoende is om een goede handhaving te kunnen garanderen en een antwoord te kunnen bieden op het probleem van de strooisteps of het onveilige gebruik ervan.

Le gouvernement précédent a défini un cadre qui rassemble certains points. C'est une bonne chose, mais c'est insuffisant pour garantir le respect des règles.

3193 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Er zijn 9.500 elektrische steps in omloop in Brussel. In 2021 werden 5 miljoen trajecten met die steps afgelegd. Dat is een stijging met 350% sinds hun komst in 2017. Elektrische steps beantwoorden aan een behoefte, maar we mogen niet accepteren dat ze andere weggebruikers hinderen. Ik zal het wettelijk kader aanpassen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het wildparkeren aan te pakken.

Rappelons que le cadre légal en vigueur vaut pour les véhicules électriques et les vélos partagés.

Pour l'instant, environ 9.500 trottinettes électriques circulent à Bruxelles. En 2021, quelque 5 millions de trajets ont été effectués en trottinette. Cela représente une augmentation de 350 % depuis leur arrivée en 2017. Ce mode de déplacement répond manifestement à un besoin. Toutefois, nous ne pouvons pas accepter qu'il se développe au détriment des autres usagers de la route, à commencer par les piétons et les cyclistes, mais aussi les automobilistes, de plus en plus souvent confrontés à la conduite inappropriée, voire dangereuse de certains utilisateurs.

Le cadre juridique se révèle insuffisant pour répondre aux problèmes de sécurité routière et au stationnement sauvage et encombrant. J'ai l'intention de le renforcer et je me réjouis que le parlement s'en préoccupe.

3195 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Het Brussels Gewest staat open voor technologische innovatie en voor mobiliteitsalternatieven. Het zou heel jammer zijn als we, zoals andere steden, een totaalverbod moeten opleggen. Een dergelijke radicale oplossing heeft het voordeel van de duidelijkheid, maar persoonlijk vind ik liever een oplossing die maatschappelijk beheersbaar is.

Mevrouw Van Achter, het klopt dat er in andere steden ook nog altijd naar de best mogelijke oplossing wordt gezocht. Als er een wonderoplossing zou bestaan, zouden we die al lang hebben ingevoerd. We volgen met interesse de systemen die elders worden getest. In elk geval is het geen optie om de zaak op zijn beloop te laten. Handhaving is noodzakelijk om stappen in dit mobiliteitsdossier te kunnen zetten.

Daarom zullen we de geldende regelgeving in overleg met de partners, de gemeenten en de politiezones onder de loep nemen.

La Région bruxelloise est ouverte aux solutions innovantes de mobilité. Il serait regrettable que nous devions, comme d'autres villes, imposer une interdiction totale.

Mme Van Achter, si une solution miracle existait, nous l'aurions adoptée depuis longtemps. Nous suivons avec intérêt les systèmes testés ailleurs.

Nous allons revoir la réglementation actuelle en concertation avec les partenaires, les communes et les zones de police.

3197 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Une réunion opérationnelle régulière avec tous les opérateurs est organisée afin de traiter de certaines thématiques ciblées, notamment le stationnement. Les problèmes et les solutions y

Er zullen regelmatig vergaderingen met de aanbieders worden georganiseerd om thema's zoals het parkeren te bespreken en snellere resultaten te bereiken.

Daarnaast moeten we ook het reglementaire kader aanscherpen. Vooral het feit dat we 24 uur moeten wachten voordat we kunnen optreden, vormt een probleem.

seront discutés afin d'avoir des résultats plus rapides sur le terrain. Le travail sur un cadre réglementaire plus strict constitue également un enjeu.

Une réunion plus opérationnelle et plus régulière avec tous les opérateurs sera également organisée pour certaines thématiques. Nous espérons ainsi créer un esprit de collaboration et trouver une manière de chercher des solutions en commun.

Les enjeux sont bien connus, mais l'élément restrictif, soit le fait de devoir attendre 24 heures avant de pouvoir agir, soulève des questions.

3199 *(verder in het Nederlands)*

Daar bevindt zich de uitdaging. Er zijn agenten aangesteld die inbreuken mogen vaststellen, maar pas na vierentwintig uur is er sprake van een inbreuk. Voordien wordt alleen een verwittiging gegeven. Het is duidelijk dat die tijdspanne met het huidige aanbod in Brussel niet langer werkbaar is.

(poursuivant en néerlandais)

Il est clair que le délai de 24 heures entre l'avertissement et l'infraction doit être écourté.

3201 *(verder in het Frans)*

De administratie telt tien beëdigde ambtenaren die inbreuken kunnen vaststellen. Ze controleert vanaf afstand of het voertuig binnen de 24 uur werd verplaatst.

De stewards van de directie Personenvervoer hebben eveneens de opdracht gekregen om gevaarlijk en hinderlijk geparkeerde deelvoertuigen te melden. Er wordt dan een kennisgeving naar de aanbieder verstuurd met het verzoek de situatie binnen 24 uur te regulariseren.

Door hun rotatiesnelheid blijven er evenwel maar zelden deelvoertuigen langer dan 24 uur op een foute plek staan. De termijn is dus veel te lang. Hopelijk zal het parlement de termijn verkorten bij de herziening van de ordonnantie.

Ik bereid een grootschalige bewustmakingscampagne voor over de hinder die voetgangers ervaren. Daarnaast komt er een bewustmakingsactie voor de aanbieders van deelvoertuigen.

(poursuivant en français)

Mon administration compte actuellement dix agents assermentés, désignés par le gouvernement le 30 janvier 2020 pour constater les infractions à l'ordonnance du 4 décembre 2018 et agir dans ce cadre.

Le constat d'un agent assermenté est nécessaire si le véhicule de cyclopartage n'a pas été déplacé 24 heures après la notification d'infraction. Après la notification, l'administration vérifie à distance que le véhicule a été déplacé dans le délai imparti.

Compte tenu du taux de rotation des véhicules de cyclopartage - rotation naturelle ou rotation à la suite d'une notification par Bruxelles Mobilité -, ceux-ci ne restent pas en infraction plus de 24 heures après la notification.

Les stewards de la direction du transport de personnes sont également chargés, dans le cadre de leurs missions sur le terrain, de signaler les véhicules de cyclopartage en stationnement gênant ou dangereux. Une notification est ensuite envoyée à l'opérateur l'enjoignant de régulariser la situation dans les 24 heures.

Le délai de 24 heures s'avère trop long en pratique et j'espère que le parlement s'appliquera à le modifier lors de la révision de l'ordonnance.

Hormis le cadre réglementaire et les infrastructures, il faut également prendre en compte la communication et la sensibilisation. Une campagne de sensibilisation sur les gênes occasionnées pour les piétons, ciblant spécifiquement les services de micromobilité partagée, est en cours de préparation. Une sensibilisation spécifique des équipes s'occupant du déploiement des véhicules pour les opérateurs est également prévue dans le cadre de ces réunions avec les opérateurs.

3203 *(verder in het Nederlands)*

Er werden hier heel veel voorstellen gedaan, zoals het invoeren van drop-offzones, waarmee in meerdere steden wordt geëxperimenteerd. De drop-offzones die eind 2020 in het proefproject werden vastgelegd, blijven behouden. Er zijn daarnaast nog drop-offzones gepland, die oversteekplaatsen veiliger moeten maken voor voetgangers.

(poursuivant en néerlandais)

Les zones de dépôt fixées fin 2020 dans le projet pilote sont maintenues et d'autres sont prévues pour sécuriser les traversées piétonnes.

3205 *(verder in het Frans)*

We hebben een overzicht opgesteld van plaatsen waar steps vaak te dicht bij voetgangersoversteekplaatsen worden achtergelaten. We zullen de wettelijke afstand van vijf meter doen respecteren door fietsleunhekken te plaatsen en te laten weten dat die ook voor steps kunnen worden gebruikt.

Sommige gemeenten hebben in bepaalde zones een parkeerverbod ingevoerd, maar de beste oplossing is een wijziging van de ordonnantie.

(poursuivant en français)

Sans que ce soit littéralement lié, c'est facile à connecter : nous avons établi un cadastre des places de stationnement illégalement situées à proximité des passages pour piétons et nous entendons faire respecter la distance légale de cinq mètres en y faisant placer, par un sous-traitant, des arceaux pour vélos. L'idée est que le public sache qu'on peut aussi y déposer des trottinettes. Ce sont des axes prioritaires qui sont ciblés. C'est une belle proposition.

Certaines communes ont établi des zones d'exclusion, comme à Bruxelles la rue Neuve ou les alentours de la Grand-Place, des parcs à Schaerbeek et Saint-Gilles, de grandes gares... Quelques demandes sont en cours, des adaptations sont effectuées. Mais le mieux sera d'avoir, dans un délai assez court, une ordonnance avec de nouvelles propositions. Nous pourrons ainsi mieux agir.

3207 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).- Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de vaststellingen van de inspecteurs en de zones waarvoor ze bevoegd zijn. Daar ligt nochtans het pijnpunt van de ordonnantie.*

Ik verzoek u om in de nieuwe ordonnantie een antwoord te bieden op de vele vragen in verband met de verkeersveiligheid.

Ook op mijn vraag over het overleg met de gemeenten, die uiteenlopende maatregelen nemen, en met de politiezones hebt u niet geantwoord. Hopelijk komt dat er snel en wordt de ordonnantie spoedig aangepast.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je note la volonté des parlementaires d'apporter des précisions et des réponses concernant le délai de 24 heures et les zones d'exclusion. Je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur les constatations des quatorze inspecteurs régionaux et les territoires qu'ils peuvent surveiller. C'est pourtant ce contrôle qui pose un grand problème et qui montre le caractère inopérant de l'ordonnance actuelle.

Dans l'ordonnance annoncée prochainement, je vous invite à inclure toutes les questions en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne la concertation avec les communes et les zones de police, vous n'avez pas répondu. Berchem-Sainte-Agathe, Woluwe et Uccle prennent aujourd'hui des mesures en ordre dispersé car elles demandent depuis deux ans une extension des zones interdites, une intensification des contrôles et une réglementation permettant d'assurer la sécurité routière des piétons, des personnes à mobilité réduite ou malvoyantes ou des parents avec poussette.

Des problèmes s'observent depuis deux ans alors que ce mode de mobilité évolue fortement. C'est pourquoi j'espère que les concertations avec les communes et les zones de police seront rapidement à l'ordre du jour et que l'ordonnance sera adaptée pour intégrer des solutions aux problèmes soulevés par les opérateurs de terrain et les communes.

3209 **De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)**.- We rekenen op de heer Verstraete om de vergadering in goede banen te leiden, want we moeten de ordonnantie verfijnen. We hebben een ernstig debat gevoerd vandaag en kregen veel antwoorden van de minister. Ik kreeg echter geen echt antwoord op mijn vraag

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- Nous comptons sur M. Verstraete pour orienter la réunion dans la bonne direction, car nous devons affiner l'ordonnance.*

over de veertien controleurs en het aantal boetes dat zij hebben uitgeschreven.

Voorts zal de toekomst uitwijzen hoe dit zal evolueren. Het is wel duidelijk dat er iets moet gebeuren, want deze situatie kan niet blijven aanslepen.

3211 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- De herziening van het principe van de zones en de vermindering van de termijn van 24 uur moeten in overleg met de aanbieders en de gemeenten gebeuren.*

Dat neemt niet weg dat het gewest de ordonnantie blijft toepassen om zo de gemeenten en de zwakke weggebruikers te steunen.

3213 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Het verwondert mij dat de regering de bal in het kamp van het parlement legt. Hoe dan ook nemen we de uitdaging aan en zal onze fractie zo vlug mogelijk een voorstel indienen dat kan dienen als basis voor de reflectie.*

Ik dring erop aan dat de voorzitter zo snel mogelijk de hervorming van het parkeerbeleid voor steps en de wijziging van de Wegcode agendeert. Daar moeten zo veel mogelijk actoren bij worden betrokken met het oog op een publiek-privaat partnerschap.

3215 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Enkele collega's zijn verbaasd dat het parlement wetgevend werk verricht. Volgens mij is dat de oorspronkelijke bedoeling van een democratie: het parlement legt de regels vast en de regering voert ze uit. Dat lijkt mij eerder gezond dan vreemd.

Het initiatief ligt duidelijk bij Groen. Wij gaan hier keihard aan werken. We zullen trachten om dit snel te doen, maar in overleg met alle betrokkenen. We moeten tot een goede en uitvoerbare regelgeving komen.

Ik merk dat er in deze commissie een groot draagvlak is om de regels te verbeteren en dat stemt me gelukkig. We kunnen hierover een zeer interessant debat voeren om uiteindelijk een betere ordonnantie goed te keuren. Het zal daarin gaan over parkeren, over verkeersveiligheid maar ook over gegevensdeling.

Ik voel ook aan dat de operatoren ook vragende partij zijn voor een betere organisatie. Niemand heeft baat bij de huidige situatie

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les quatorze contrôleurs et le nombre d'amendes infligées.

Il est grand temps de remédier à cette situation.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La réforme du système de stationnement tel que fixé par l'ordonnance de 2018 - en particulier la révision du principe des zones et la réduction du délai de 24 heures - doit se faire en concertation avec les opérateurs et les communes. Il est important que le parlement respecte cette règle.

Toutefois, cela n'empêche pas la Région de continuer à appliquer cette ordonnance qui, quoique imparfaite, reste en vigueur et, ce faisant, de soutenir les communes et les usagers faibles.

M. David Weytsman (MR).- Mme Barzin a très bien défini et cadré ce que nous devons faire ensemble. Je suis étonné de ce renvoi du gouvernement vers le parlement. Nous prendrons donc la balle au bond. Le groupe MR a déposé un texte qui peut servir d'assise à la réflexion.

Je demanderai au président de cette future réunion d'avancer rapidement en matière de politique de stationnement, de couverture universelle et de modification du Code de la route afin de prévenir les comportements dangereux.

Il s'agit également d'encourager d'autres acteurs à nous rejoindre, pour autant que les règles soient identiques pour tous. L'objectif est de mener une réflexion afin d'aboutir à un véritable partenariat public-privé.

Je n'ai pas obtenu de véritable réponse sur ces différents volets, mais j'espère en recevoir à travers le parlement et les initiatives des groupes politiques.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Certains collègues s'étonnent que le parlement légifère. C'est pourtant l'objectif initial d'une démocratie : le parlement fixe les règles et le gouvernement les met en œuvre.*

Groen mettra tout en œuvre pour faire avancer rapidement le dossier, mais en concertation avec toutes les parties concernées.

Je me réjouis du large soutien au sein de cette commission pour améliorer les règles et approuver une meilleure ordonnance.

Les opérateurs sont, eux aussi, demandeurs d'une meilleure organisation. Il est en effet dans l'intérêt de tous de disposer au plus vite d'un nouveau cadre réglementaire.

waarbij een groot deel van het publiek ontevreden is over de manier waarop de steps verspreid liggen in de openbare ruimte en waarbij de diverse burgemeesters verschillende initiatieven nemen. We hebben er dus allen baat bij om snel een nieuw regelgevend kader uit te werken en we zullen hier onze uiterste best voor doen.

3217 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Mevrouw Barzin, er zijn tien ambtenaren beëdigd om controles uit te voeren. Het probleem is dat ze eerst een waarschuwing moeten geven en pas na 24 uur een boete kunnen opleggen. Die procedure verhindert een efficiënt optreden.*

Twee jaar geleden werd een lijst van drop-offzones opgesteld, die eventueel kan worden aangepast, maar de vraag is of het nuttig is om deze werkwijze te behouden.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le gouvernement préfère laisser le parlement procéder à cette révision de l'ordonnance, même s'il est prêt à venir en appui. C'est une bonne manière de veiller à ce que le parlement fasse son travail, même s'il revient ensuite au gouvernement d'exécuter l'ordonnance.

Mme Barzin, dix agents sont habilités à effectuer des contrôles agréés, en plus de leurs autres tâches. Le problème est que ceux-ci doivent envoyer un signal à l'opérateur, puis attendre 24 heures avant de pouvoir infliger une amende. La procédure ne permet pas d'agir efficacement. Les chiffres ne feraient que corroborer la nécessité de mettre en place un système permettant d'agir plus rapidement.

Concernant les demandes des communes de créer des zones interdites supplémentaires, une liste a été élaborée il y a deux ans, qui pourrait être adaptée en y ajoutant des éléments.

Il importe de mener une réflexion sur l'opportunité de maintenir ou non cette méthode de travail.

- Les incidents sont clos.