



**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 9 NOVEMBER 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 9 NOVEMBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

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

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 1

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

betreffende "de financiële vooruitzichten van de MIVB in het licht van de Covid-crisis, de sterk stijgende energieprijzen en de maatregelen voor "gratis vervoer"".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Véronique Jamoulle 5

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

betreffende "de aanbevelingen van de door de Franse Gemeenschapscommissie georganiseerde prospectieve audit van het schoolvervoer".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans, 6

betreffende "de bundeling van de mobiliteitsmiddelen voor schoolvervoer".

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 10

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 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 "les perspectives financières de la STIB au regard de la crise du Covid, de l'envol du prix de l'énergie et des mesures de "gratuité"".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Véronique Jamoulle 5

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

concernant "les recommandations de l'audit prospectif du transport scolaire organisé par la Commission communautaire française".

Question orale jointe de Mme Françoise Schepmans, 6

concernant "la mutualisation des moyens en mobilité pour les transports scolaires".

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 10

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

betreffende "Brussel op vakantie en het project "Bye bye Leopold Bestemming Simonis"".		concernant "Bruxelles en vacances et le projet "Bye Bye Léopold Destination Simonis"".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	13	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	13
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 geluidsschermen op de Ring".		concernant "les panneaux antibruit sur le ring".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	16	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	16
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 Brussels Mobility Store en de in Good Move voorziene informatiepunten".		concernant "le Brussels Mobility Store et les boutiques d'information prévues dans le plan Good Move".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	19	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	19
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 nachtelijk openbaar- vervoersaanbod in Brussel".		concernant "l'offre de transports en commun la nuit à Bruxelles".	
Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette	22	Question orale de Mme Els Rochette	22
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 European Disability Card".		concernant "la European Disability Card".	

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

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

105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

105 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,

105 betreffende "de financiële vooruitzichten van de MIVB in het licht van de Covid-crisis, de sterk stijgende energieprijzen en de maatregelen voor "gratis vervoer"".

concernant "les perspectives financières de la STIB au regard de la crise du Covid, de l'envol du prix de l'énergie et des mesures de "gratuité"".

107 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *De wereld van het openbaar vervoer zal na de Covid-19-pandemie nooit meer hetzelfde zijn. Op middellange termijn heeft het openbaar vervoer nood aan meer middelen om minder reizigers te vervoeren. Vandaag zou de bezetting bij de MIVB bijvoorbeeld 80% bedragen. In september 2020 antwoordde u op mijn vraag over de financiële perspectieven dat de MIVB de gedeelde inkomsten en de bijkomende uitgaven voor onder andere schoonmaak en beschermingsmateriaal respectievelijk op 108 miljoen euro en 30 miljoen euro schatte, terwijl ze 20 miljoen euro minder zou hebben uitgegeven aan energie en personeel.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En septembre 2020, lors d'une question, j'avais abordé le sujet des perspectives financières de la STIB, notamment au regard de la crise du Covid-19. Le secrétaire général de l'Union internationale des transports publics indiquait alors que le monde de la mobilité ne serait probablement plus jamais comme avant. Il évoquait les progrès réalisés à la suite de la pandémie en matière de qualité de services comme le nettoyage, le renforcement de l'offre pour avoir moins de monde par véhicule, l'accélération de la numérisation ainsi que les défis financiers à relever et la nécessité pour les pouvoirs publics de soutenir le secteur de la mobilité afin d'assurer sa viabilité.

Om een financieel evenwicht te bereiken, kan de MIVB zich terugplooiën op haar basisactiviteiten, de algemene kosten terugdringen en de kaartjes duurder maken, de exploitatiekosten verminderen, het gewest verzoeken om de tekorten weg te werken of dergelijke maatregelen combineren.

Je pointais alors le fait que, à moyen terme, le transport public demanderait davantage de moyens et de budget pour transporter moins de voyageurs et que, probablement, certains usagers renonceraient à leur abonnement, ce qui aggraverait les problèmes financiers des transports publics, et que par conséquent des choix devraient être faits.

Il y a un an, le taux de fréquentation de la STIB était de 65 %. Selon les dernières informations communiquées, il est aujourd'hui de 80 %. En réponse à ma question de septembre 2020, vous m'informiez notamment que la STIB avait alors évalué les conséquences financières de la crise du Covid-19 à environ 118 millions d'euros :

- 108 millions d'euros en pertes de recettes ;
- et 30 millions liés aux dépenses complémentaires pour le nettoyage, le matériel de protection, etc., auxquels il fallait retrancher 20 millions de dépenses évitées résultant de la diminution des coûts d'énergie et de personnel.

Ces chiffres devaient être réévalués deux mois après ma question, soit fin novembre, début décembre 2020.

Pour réaliser des économies ou assurer un certain équilibre financier à la STIB, plusieurs options existent :

- la recentrer sur ses métier de base ;
- réduire les frais généraux et rationaliser les titres de transport ;

¹⁰⁹ *U zei dat er nog geen plannen waren om bijkomende besparingen door te voeren en dat het regeerakkoord nu eenmaal voorziet in gratis openbaar vervoer voor min-25-jarigen en 65-plussers.*

De sterke stijging van de gas- en elektriciteitsprijzen heeft ook gevolgen voor de MIVB, zeker nu ze elektrische bussen begint in te zetten. Hebt u de recente gegevens over de financiële gevolgen van de coronacrisis in 2020 en 2021? Hoe zijn de inkomsten uit abonnementen sinds 2018 geëvolueerd?

Zijn er nieuwe maatregelen genomen om de MIVB financieel gezond te houden zonder dat de vervoersmaatschappij op het gewest moet terugvallen? Heeft ze de impact van de stijgende energieprijzen op haar uitgaven berekend en plannen gemaakt om dat probleem het hoofd te bieden?

Heeft de MIVB het (bijna) gratis openbaar vervoer geëvalueerd? Wat is de geschatte kostprijs van de maatregelen van 2020 en 2021?

- réduire les coûts d'exploitation ;
- maintenir l'existant et appeler la Région pour combler les déficits ;
- ou bien un mélange de ces différentes mesures.

Si différentes réponses avaient été apportées et qu'il avait été fait notamment référence à l'étude de PricewaterhouseCoopers de 2017, vous précisez qu'il n'avait pas encore été décidé de prendre des mesures de rationalisation supplémentaires ou de renoncer à certains projets. Vous aviez expliqué que le débat serait difficile et que la gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans, qui a également un coût non négligeable, demeurait dans l'accord de majorité et qu'il fallait le respecter.

Une nouvelle réalité aura aussi un impact sur la STIB : l'envolée des prix du gaz et de l'électricité. Le scénario le plus optimiste table sur une stabilisation des prix au printemps 2022. Si cette hausse de prix touchera les ménages et les entreprises, ce sera aussi le cas pour la STIB qui a un besoin sans doute vital d'électricité pour faire rouler ses trams et ses métros. Elle en aura d'autant plus besoin qu'elle se lance dans l'électrification de ses bus. Elle a sans doute également besoin d'électricité pour éclairer ses bâtiments, ses stations et ses arrêts.

La STIB utilise de l'électricité verte certifiée par le mécanisme de garantie d'origine. Selon la STIB, cette électricité verte est issue du vent, du soleil ou de la biomasse. Elle n'est produite que localement, en Belgique. La source varie selon la saison : elle vient plutôt du soleil en été et du vent en hiver. La STIB investit également dans des panneaux solaires et des panneaux photovoltaïques sur les toits de ses dépôts pour couvrir ses besoins en électricité. Enfin, elle mène aussi une politique dynamique d'économie d'énergie.

Mme la ministre, pourriez-vous nous communiquer une mise à jour des conséquences et coûts financiers liés à la crise du Covid-19 pour 2020 et 2021 ? Pourriez-vous m'informer de l'évolution des recettes liées aux abonnements entre 2018 et 2021 ? Je vous interroge sur l'année 2018, car les années suivantes ont été perturbées.

Au regard des réponses apportées l'an dernier, des mesures nouvelles ont-elles été prises pour assurer la santé financière de la STIB sans trop faire appel à la Région ? Si oui, lesquelles ?

La STIB a-t-elle évalué l'impact de la hausse actuelle des prix de l'énergie sur ses propres dépenses ? Si oui, quel est-il ?

La STIB a-t-elle réalisé des études et planifié des actions pour faire face à cette hausse du prix de l'énergie et, plus largement, aux évolutions à venir des productions d'énergie ? Si oui, quelles sont-elles ?

Un audit sur la gratuité ou la quasi-gratuité des transports en commun a-t-il été ou sera-t-il réalisé par la STIB ? Quelle est

¹¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Door de coronapandemie verloor de MIVB enerzijds 98 miljoen euro inkomsten en moest ze 27 miljoen euro extra uitgeven voor schoonmaak en beschermingsmateriaal en moest ze anderzijds, 23 miljoen minder uitgeven aan energie- en personeelskosten, wat de totale impact brengt op 102 miljoen euro.*

In 2018 bedroegen de inkomsten uit abonnementen 133 miljoen euro, in 2019 bijna 139 miljoen euro en in 2020 113 miljoen euro. De gegevens voor 2021 kan ik vooralsnog niet meedelen, omdat het jaar nog niet gedaan is.

De MIVB kon de coronaverliezen in 2020 opvangen dankzij haar financiële reserve. Zij analyseert haar kosten voortdurend om financieel gezond te blijven.

¹¹⁵ *Zo kon ze op de stijging van de energieprijzen anticiperen door tijdens de coronacrisis de elektriciteit die ze in 2022 nodig heeft, tegen een goede prijs aan te kopen.*

Ze kon ook 740.000 euro uitsparen door een swapcontract voor drie jaar in januari van dit jaar aan te gaan, wat haar tegen mogelijke stijgingen van de energieprijzen moet wapenen. Bovendien combineert ze recente technologische ontwikkelingen om het energieverbruik per gereden kilometer terug te dringen.

l'estimation globale actuelle des mesures déjà prises pour 2020 et 2021 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2020, le Covid-19 a affecté financièrement la STIB de multiples manières, entre pertes de recettes - principalement de trafic - pour un total de 98 millions d'euros, dépenses complémentaires de 27 millions d'euros en nettoyage, matériel de protection, etc., et dépenses évitées - diminution des coûts d'énergie et de personnel - pour un montant de 23 millions d'euros.

Au total, l'impact est chiffré à 102 millions d'euros. Je ne puis vous donner à ce stade de détails pour l'année 2021, la STIB ne fournissant pas de chiffres pour une année incomplète.

Les recettes des abonnements sont reprises dans le rapport annuel de la STIB. Celles-ci s'élevaient en 2018 à quelque 133 millions d'euros, en 2019 à presque 139 millions d'euros, et en 2020 à 113 millions d'euros. Là encore, je ne puis vous livrer de chiffres pour l'année 2021.

La STIB a pu absorber les pertes liées au Covid-19 en 2020 grâce à sa trésorerie et elle n'est pas menacée à cet égard. Pour assurer sa santé financière, la STIB met systématiquement en œuvre des programmes d'analyse de ses coûts. Ceux-ci permettent des économies, qui sont intégrées dans le processus budgétaire de la STIB afin que la société reste efficiente. En outre, la STIB est en contact avec le gouvernement afin de voir quelles mesures celui-ci devrait prendre, le cas échéant.

En ce qui concerne l'incidence de l'actuelle hausse des prix de l'énergie, la STIB a pris ses précautions : durant la crise sanitaire, elle a acheté à un prix avantageux l'électricité qu'elle utilisera au cours de l'année 2022. La STIB suit de près l'évolution des prix de l'énergie et adaptera sa stratégie d'achat pour les prochaines années aux récentes évolutions constatées.

La STIB conclut périodiquement des contrats de couverture, par exemple des contrats d'échange dits "swap", afin de couvrir les possibles augmentations des coûts d'énergie. En janvier 2021, un nouveau contrat de ce type a été signé pour une période de trois ans. Couvrant l'évolution du prix du pétrole, il arrivera à échéance fin décembre 2023 ; à ce jour, il a permis une économie de 740.000 euros. Cette politique de couverture permet de limiter le risque d'évolution défavorable du coût de l'énergie.

De plus, la STIB fait évoluer ses systèmes, essentiellement ses infrastructures et son matériel roulant, afin de réduire progressivement sa consommation d'énergie par kilomètre produit. À cet effet, elle tire parti des avantages liés aux évolutions technologiques et combine différents systèmes pour limiter davantage sa consommation énergétique.

À titre d'exemple, s'il est utilisé en mode de conduite automatique, le nouveau système de signalisation du métro permet d'ajuster les moments de départ des trains en station pour les faire coïncider avec les moments de freinage d'autres trains à proximité. Ce faisant, la STIB maximise la proportion de

¹¹⁷ *Het inkomstenverlies ten gevolge van de invoering van nieuwe schooltarieven wordt gecompenseerd door een extra dotatie van het gewest.*

In 2021 ging het om 3,3 miljoen euro voor schoolabonnements, waarvan de prijs op 1 juli van 50 naar 12 euro ging. Voor een heel jaar wordt het bedrag op 6 miljoen euro begroot. In 2022 is er 14 miljoen euro beschikbaar voor de uitbreiding van het jongerentarief: 6 miljoen voor schoolabonnements en 8 miljoen euro voor jaarabonnements voor 18- tot 24-jarigen.

Het is nog te vroeg voor een onderzoek, want er zijn nog geen gegevens voor een volledig jaar.

¹¹⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Na een stijging in 2018 en 2019 zijn de inkomsten uit abonnements sterk gedaald. Hoe verklaart u dat? In 2020 bedroeg de daling 26 miljoen euro.*

De kostprijs van gratis openbaar vervoer beperkt zich niet tot het verlies aan inkomsten uit kaartjes en abonnements. Is er een evaluatie van de globale prijs?

Ik denk niet dat het aanbod al was uitgebreid, want de bezettingsgraad is maar 80% van die in normale tijden, een factor die mee in rekening worden gebracht voor de kostprijs van gratis openbaar vervoer.

l'énergie de freinage, qui est directement récupérée sur le réseau de métro.

Dans cette perspective, tous les bus mis en service par la STIB depuis 2018 sont à propulsion hybride et récupèrent l'énergie de freinage pour charger des batteries qui servent à alimenter le moteur de traction électrique au démarrage des bus. En outre, de 2019 à 2020, elle a procédé à la remotorisation de sa flotte de bus standard Euro 5 en Euro 6, réduisant leur consommation d'approximativement 20 %.

Concernant la quasi-gratuité, la STIB a reçu des dotations compensatoires payées par la Région pour les nouveaux tarifs scolaires. La perte de revenus est donc compensée par une dotation supplémentaire.

En 2021, 3,3 millions d'euros ont été octroyés pour les abonnements scolaires, dont le prix pour les jeunes scolarisés est passé de 50 euros à 12 euros le 1er juillet 2021. Sur une base annuelle, le montant est estimé à 6 millions d'euros. L'année prochaine, la dotation sera plus élevée étant donné qu'elle portera sur une année scolaire complète.

En 2022, 14 millions d'euros seront prévus pour l'extension des tarifs jeunes : 6 millions pour les abonnements scolaires passant de 50 à 12 euros et 8 millions pour les abonnements annuels passant à 12 euros pour les jeunes bruxellois âgés de 18 à 24 ans qui, même s'ils ne sont pas scolarisés, sont un des publics cibles pour les abonnements à 12 euros.

Il est encore trop tôt pour commander une étude au sujet de la quasi-gratuité, étant donné que nous n'avons pas encore de données portant sur une année complète, mais nous suivons attentivement ce dossier. Je suis certaine que vous ne manquerez pas de poser de nouvelles questions à ce sujet ultérieurement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Concernant les recettes d'abonnements, l'intérêt de vous demander des informations sur la période de 2018 à 2021 est de voir l'évolution sur une période de routine entre 2018 et 2019, durant laquelle les recettes sont passées de 133 à 139 millions d'euros, puis sur la période suivante. En 2020, elles chutent à 113 millions d'euros. Disposez-vous d'explications pour cette baisse ?

S'agit-il d'une non-reconduction d'abonnements ou de remboursements qui ont été demandés ? La diminution atteint 26 millions d'euros entre 2019 et 2020.

Concernant la gratuité, vous dites que la perte de revenus est compensée par une dotation complémentaire de la Région. Certes, mais le coût de la gratuité ne se limite néanmoins pas à la perte des recettes liées aux tickets et abonnements. Une évaluation globale du coût de la gratuité a-t-elle été réalisée ?

Une augmentation éventuelle de l'offre existait-elle déjà ? Je ne le pense pas, puisque le taux d'occupation des transports publics se situe à 80 % par rapport à une période dite normale.

¹²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De daling van het aantal abonnementen is vooral het gevolg van de coronacrisis. Daarom heeft de MIVB flexibelere formules ingevoerd. Maar misschien zijn er nog andere redenen. De analyse volgt na afloop van de crisis.*

Met het busplan komt er een verhoging van het aanbod en er komen ook nieuwe tram- en metrolijnen.

De volledige impact van de tariefvermindering kan ik u nog niet geven. Er zouden reizigers bij moeten komen, maar het is nog te vroeg om daar uitsluitel over te geven.

¹²⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Op de abonnementen kom ik nog terug in een schriftelijke vraag en tijdens de begrotingsbesprekingen.*

- Het incident is gesloten.

¹²⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VÉRONIQUE JAMOULLE**

¹²⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁹ **betreffende "de aanbevelingen van de door de Franse Gemeenschapscommissie georganiseerde prospectieve audit van het schoolvervoer".**

Il n'en demeure pas moins que cette donnée doit aussi être prise en considération dans le cadre du coût de la gratuité. Il ne s'agit pas simplement d'une perte de recettes, même si la situation est particulière aujourd'hui.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La diminution du nombre d'abonnements vendus est sans doute liée à la crise du Covid-19. De nombreuses personnes sont en télétravail et n'ont pas renouvelé leur abonnement. La crise du Covid-19 est la raison principale, peut-être existe-t-il d'autres raisons. C'est pourquoi la STIB a mis en vente, par exemple, une carte de 100 voyages qui offre plus de flexibilité. La situation sera analysée dès que la crise sanitaire sera derrière nous et que le télétravail se sera normalisé. Sans doute un rééquilibrage se produira-t-il à la sortie de crise.

Certes, il y a toujours moins de voyageurs qu'avant la crise, mais nous constatons que les voyageurs qui réutilisent une fois le réseau de la STIB reviennent de manière régulière. Soyons confiants, le taux de sécurité dans les transports en commun est suffisant, et les dépenses pour le nettoyage et le matériel de protection sont prévues.

Hormis pour les abonnés à 12 euros, nous ne disposons pas encore d'un audit complet et une évaluation approfondie en raison de la crise du Covid-19. Une augmentation de l'offre est prévue : le plan bus est en développement ainsi que de nouvelles lignes de tram et de métro. Lorsque des lignes sont plus fréquentées que d'autres, la STIB procède à des adaptations si nécessaire.

Je ne peux pas vous donner une évaluation complète de l'impact de la diminution des tarifs sur le réseau de la STIB et sur les coûts et les dépenses. J'espère que cette mesure décidera certaines personnes à utiliser les transports en commun. Elle devrait avoir une incidence positive sur le nombre de voyageurs, mais les éléments disponibles aujourd'hui sont insuffisants pour l'affirmer.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le sujet des abonnements méritant d'être approfondi, je poserai en effet des questions écrites ultérieurement. Nous aurons également l'occasion d'en reparler prochainement dans le cadre des discussions budgétaires.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VÉRONIQUE JAMOULLE

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

concernant "les recommandations de l'audit prospectif du transport scolaire organisé par la Commission communautaire française".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "de bundeling van de mobiliteitsmiddelen voor schoolvervoer".

Mevrouw Véronique Jamouille (PS) (in het Frans).- *Vorige zomer heeft het adviesbureau Espaces-Mobilités op basis van een audit van prospecties een hele reeks aanbevelingen gedaan omtrent het schoolvervoer. Bent u hiervan op de hoogte?*

Zo vraagt het bureau om het vervoer van kinderen met een beperking te integreren in de algemene denkoefening rond de Brusselse mobiliteit. Zeker voor kinderen met een beperking vormen de soms lange trajecten immers een probleem.

Het mobiliteitsbeleid heeft zeker een positief effect op de gezondheid en het milieu. Maar het parkeerbeleid, met een beperking van de parkeerruimte, laat zich ook voelen voor de schoolbussen, zo noteert de studie.

Voorts heeft de nieuwe milieuregelgeving een impact op de aankoop van bussen voor schoolvervoer en worden de trajecten langer doordat in de vele verkeersarme buurten in Good Move enkel plaatselijk verkeer toegelaten is.

Uit de audit blijkt voorts dat ongeveer 25% van de leerlingen die schoolvervoer gebruiken, te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school zou kunnen gaan. In dat opzicht is het concept van de voetpool lovenswaardig, maar het hangt sterk af van de goede wil van ouders, leraars en directies. Steunt het Gewest voetpooling logistiek of financieel?

Hoe kan het openbaar vervoer beter aangepast worden aan de noden van kinderen met een beperking? Espaces-Mobilités

QUESTION ORALE JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "la mutualisation des moyens en mobilité pour les transports scolaires".

Mme Véronique Jamouille (PS).- Pour disposer d'un diagnostic objectif du transport scolaire des élèves de l'enseignement spécialisé, le gouvernement francophone bruxellois a chargé l'équipe d'Espaces-Mobilités de réaliser un audit prospectif. Publiés l'été dernier, ses résultats étaient accompagnés de nombreuses recommandations. Certes, bon nombre de ces recommandations ne relèvent pas de vos compétences. Cependant, le bureau d'études insiste pour intégrer le transport scolaire des enfants porteurs de handicap dans la réflexion globale de la mobilité en Région bruxelloise.

Chaque jour, quelque 500 véhicules affectés au transport scolaire circulent dans Bruxelles. Plusieurs milliers d'enfants sont concernés. Parfois assez long, un trajet peut durer jusqu'à 60 minutes, pour l'aller et pour le retour, ce qui est pénible, en particulier pour un enfant porteur d'un handicap. Avez-vous pris connaissance de cet audit et de ses recommandations ?

Il ressort de l'étude que plusieurs politiques publiques et l'évolution de la mobilité auront une incidence sur le transport scolaire à Bruxelles. Si ces politiques ont un effet positif sur la santé et l'environnement, notamment en limitant le nombre de voitures, il n'en va pas de même pour le transport scolaire. Par exemple, la capacité globale de stationnement en voirie est en diminution et continuera de suivre cette tendance au fil des ans. Une telle évolution entraîne une pression accrue sur le stationnement nocturne dans les quartiers et complique le stationnement des véhicules longs tels que les bus de transport scolaire.

De plus, les nouvelles règles environnementales impliquent l'acquisition de véhicules parfois difficiles à amortir dans le secteur du transport scolaire.

Enfin, le plan Good Move prévoit la création de mailles apaisées dans les quartiers où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement, ces dernières étant limitées aux accès locaux. Dans ce cas de figure, les transports scolaires risquent aussi d'être fortement touchés, avec des trajets encore plus longs.

Les résultats de l'audit révèlent qu'une partie des élèves - environ 25 % - qui bénéficient du transport scolaire pourraient changer de mode de transport et se déplacer à pied, à vélo ou en transport public, ce qui est une piste intéressante. Le pédibus constitue en ce sens une initiative louable, mais il dépend trop souvent de la bonne volonté des parents, des enseignants et des directions des écoles concernées.

adviseert om sommige haltes aan te passen en om in een praktische gids te voorzien.

Andere interessante ideeën zijn onder andere de verspreiding van een stratenplan met de busstroken waarop schoolvervoer toegelaten is, en een gedeeld gebruik van stelplaatsen, onderhoudscentra en parkeerterreinen van de MIVB.

Hoe wil u een inclusief mobiliteitsbeleid ontwikkelen dat rekening houdt met de specifieke behoeften van de doelgroep?

Lijkt een bijkomende analyse voor de sector u opportuun? Welke initiatieven hebt u al genomen en welke staan nog op stapel?

Comment étendre cette pratique ? La Région bruxelloise apporte-t-elle une aide logistique ou financière à ce type de dispositif ?

De la même manière, comment améliorer l'offre de transport public pour les enfants présentant un handicap ? L'équipe d'Espaces-Mobilités recommande de modifier certains arrêts proches des établissements d'enseignement spécialisé, ou encore d'établir des guides pratiques pour faciliter l'usage du réseau de transport public par des enfants à besoins spécifiques.

L'audit foisonne d'idées intéressantes. Par exemple :

- dresser une cartographie précise des bandes bus où le transport scolaire est admis et diffuser celle-ci au travers de portails de données publics, puisque les GPS des transporteurs ne disposent pas de cette information ;

- discuter avec Bruxelles Mobilité et la STIB de la mutualisation d'infrastructures avec les véhicules de transport scolaire : dépôts de bus, centres de maintenance des véhicules régionaux, parkings de dissuasion, sites d'écoles, etc.

Quelles sont les mesures envisagées dans votre politique régionale de mobilité pour tenir davantage compte des besoins propres au transport scolaire des enfants à besoins spécifiques, un secteur fondamental pour favoriser l'inclusion ?

Des analyses complémentaires ou l'élaboration de programmes spécifiques vous semblent-elles opportunes pour ce secteur ? Quelles initiatives avez-vous prises ou verront-elles le jour bientôt ?

¹³⁷ **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *In de audit staan ongeveer 200 aandachts- en pijnpunten opgelijst. Die werden vooral gesignaleerd door de begeleiders. Uit die lijst zijn dan een aantal aanbevelingen en een actieplan voortgevloeid.*

Er is vraag naar een betere organisatie van het schoolvervoer om de reisduur voor de kinderen in te korten; die kan namelijk oplopen tot anderhalf uur per dag.

Een belangrijke aanbeveling betreft het gedeelde gebruik van de MIVB-infrastructuur, met het oog op een beter gebruik van de busstroken, parkeerruimte en laadpalen.

Om die aanbevelingen te implementeren, is een plan van aanpak nodig, in samenwerking met Brussel Mobiliteit, de openbaarvervoermaatschappij en de transportsector.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Ma question est dans la continuité de celles de Mme Jamouille. Nous avons eu l'occasion d'écouter l'exposé de M. Tackoen, l'administrateur délégué du bureau d'études Espaces-Mobilités, concernant l'audit prospectif du transport scolaire dans l'enseignement spécialisé. Cette audition a eu lieu dans le cadre de la commission de l'enseignement, mais les questions que nous aborderons aujourd'hui sont relatives à la mobilité.

Cet audit a ainsi recensé près de 200 points d'intention, incidents ou plaintes par mois concernant le transport scolaire. La plupart de ces incidents ont été signalés par les accompagnateurs. Une analyse a donc été menée et un premier diagnostic a permis la création d'une liste de recommandations et un plan d'action détaillé à l'intention du gouvernement et des autres acteurs du transport scolaire.

Les recommandations et conclusions de cet audit sont intéressantes : elles proposent une meilleure organisation du transport scolaire de manière à diminuer, in fine, le temps de trajet des enfants, qui peut aller jusqu'à 1h30 par jour. C'est un temps de trajet énorme.

Ensuite, un des points importants de ces recommandations est celui de la mutualisation d'infrastructures avec la STIB,

¹³⁹ *Hoe schat u de audit in? Is het idee van een gedeeld gebruik van de middelen en de busstroken al bekeken?*

Is er in Good Move rekening gehouden met het schoolvervoer, want dat ontsnapt natuurlijk ook niet aan de verkeersknoop?

En wat met het bijzonder onderwijs, dat vaak aangewezen is op het busvervoer, ook al kwamen er andere mogelijkheden ter sprake?

¹⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit maakte geen deel uit van de stuurgroep, maar verschillende directies werden wel geconsulteerd door het adviesbureau. Het is alvast duidelijk dat er een betere samenwerking nodig is tussen de actoren.*

Brussel Mobiliteit is uiteraard bereid om mee te werken aan een verbetering van het schoolvervoer. We stellen, ten eerste, voor dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) de Cocof uitnodigt om de studie toe te lichten. Zij zal ook een afgevaardigde van het schoolvervoer voor het bijzonder onderwijs uitnodigen op haar vergaderingen over het thema.

De schoolbussen kunnen nu al bepaalde busstroken gebruiken, maar chauffeurs blijken daar niet altijd van op de hoogte volgens de studie. De kaart met de busstroken op Mobigis is bovendien niet beschikbaar voor die specifieke doelgroep, ook al zou dat nuttig om de beste mogelijke trajecten uit te stippelen. Brussel Mobiliteit zal nu zo'n kaart ter beschikking stellen.

notamment pour optimiser les bandes bus ou le stationnement et la recharge des véhicules. Tant les accompagnateurs que les transporteurs accueillent favorablement une plus large utilisation de ces bandes et leur intégration lors de la conception des circuits.

La mise en œuvre de ces recommandations nécessite un plan d'action, elles doivent être élaborées conjointement avec Bruxelles Mobilité, les opérateurs de transport publics et les transporteurs.

Quelle analyse faites-vous de cet audit ? L'idée de mutualisation des moyens a-t-elle déjà été examinée, et plus particulièrement l'idée du partage des bandes bus ?

La congestion automobile s'accroît, et ce, malgré le plan Good Move. Toutefois, les transports scolaires ne peuvent s'affranchir de cette congestion. Aussi, pendant l'élaboration du plan Good Move, les transports scolaires ont-ils été pris en considération ? De quelle manière ?

Qu'en est-il de l'enseignement spécialisé, qui n'a souvent pas d'autre solution que le bus, même si d'autres possibilités ont été évoquées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité n'a pas suivi l'étude sur le transport scolaire spécialisé en tant que membre du comité d'accompagnement. Néanmoins, le bureau chargé de l'étude a consulté plusieurs services de Bruxelles Mobilité, notamment la direction du transport de personnes, qui supervise le transport régulier spécialisé, et la direction de la mobilité et de la sécurité routière, qui se charge des plans de déplacements scolaires.

Nous avons pris connaissance des résultats de l'étude au moment de sa publication au début du mois d'octobre. Cependant, nous n'avons pas encore pu déterminer, dans le détail, la façon dont nous pourrions contribuer à l'amélioration du transport scolaire spécialisé. Il est clair néanmoins, comme le souligne le rapport de l'étude, qu'il convient de renforcer la collaboration entre la Cocof, la STIB, Bruxelles Mobilité et les communes. Il faut aussi agir de la sorte du côté néerlandophone.

Bruxelles Mobilité est évidemment prête à contribuer à l'amélioration du service du transport scolaire spécialisé. Dans cette perspective, nous pourrions mettre en œuvre, à court et moyen termes, les actions suivantes.

Tout d'abord, afin d'accorder une attention plus systématique à la problématique du transport scolaire spécialisé, nous proposons que la Commission régionale de la mobilité (CRM) invite la Cocof à présenter l'étude relative au transport scolaire spécialisé lors d'une prochaine séance. Par ailleurs, la section des personnes à mobilité réduite de la CRM invitera un représentant du transport scolaire spécialisé à participer de façon régulière à ses réunions.

L'une des recommandations du rapport concerne l'accès aux bandes bus. Comme expliqué dans l'une de mes récentes

¹⁴⁵ *Het gewest stelt voor scholen die inzetten op actieve modi, te helpen met schooltrajectplannen en projectmatige subsidies te verlenen aan gemeenten die een voet- of fietspool organiseren. Slechts 44 instellingen uit het bijzonder onderwijs zouden al een beroep op Brussel Mobiliteit hebben gedaan en specifieke steun in de vorm van onder andere aangepaste fietsen hebben verkregen. Ik hoop dat de tools ruimer bekend zullen worden.*

Het rapport beveelt ook aan om de parkeerplaatsen voor bussen beter te controleren en te tarifieren zoals voertuigen voor snelle leveringen. Dat wordt zeker een aandachtspunt in de uitvoeringsbesluiten bij de nieuwe parkeerregelgeving. Het is de bedoeling om daar vaart achter te zetten.

Opdat kinderen uit het bijzonder onderwijs het openbaar vervoer zouden, zijn er toegankelijke haltes in de buurt van de scholen nodig.

réponses à Mme Chabbert, le transport scolaire a aujourd'hui déjà accès à certaines bandes de circulation réservées aux transports en commun. Le rapport souligne néanmoins, d'une part, que les chauffeurs ne sont pas encore suffisamment au courant de ce droit et, d'autre part, qu'il n'existe pas de cartographie reprenant spécifiquement les bandes bus accessibles au transport scolaire.

Certes, il existe sur Mobigis une carte présentant l'ensemble des bandes bus, mais elle n'est pas accessible au public cible. Une telle cartographie s'avérerait pourtant utile pour la détermination des itinéraires de ramassage les plus efficaces. Bruxelles Mobilité s'engage à établir une telle carte et à la mettre à la disposition des utilisateurs.

Le rapport souligne en outre qu'une partie des déplacements pris en charge aujourd'hui par le transport scolaire spécialisé pourrait se faire à pied ou à vélo plutôt qu'en bus. À ce propos, la Région propose un soutien à la mobilité active pour les écoles, à travers des plans de déplacements scolaires et des appels à projets - c'est-à-dire des subventions - à l'intention des communes pour l'organisation de rangs à pied ou à vélo.

Le rapport précise cependant que seule une minorité des 44 établissements de l'enseignement spécialisé en Région de Bruxelles-Capitale ont fait appel à ces outils. Il s'agit donc d'une moindre proportion que pour les écoles de l'enseignement ordinaire. Ainsi, bien qu'il n'existe pas de programme de soutien spécifique pour l'enseignement spécialisé, Bruxelles Mobilité est disposée à répondre aux demandes de soutien émanant d'établissements spécialisés. Les quelques écoles de l'enseignement spécialisé qui ont fait appel à un soutien de Bruxelles Mobilité ont pu bénéficier d'une aide spécifique sous la forme de mises à disposition de vélos adaptés, d'une formation spécifique à la pratique du vélo, etc. J'espère que cet outil, ainsi que d'autres outils de Bruxelles Mobilité, se feront connaître, car ils sont notamment créés pour les écoles spécialisées.

Ensuite, en ce qui concerne l'enjeu du stationnement aux abords des écoles, le rapport recommande d'assurer un meilleur contrôle des aires réservées au transport scolaire et d'instaurer un tarif identique à celui utilisé pour les livraisons ou les dépose-minute. Cela constituera un point d'attention lors de l'élaboration des arrêtés pris en exécution de la future réglementation relative au stationnement.

Comme vous le savez, elle a été approuvée en deuxième lecture au gouvernement. Une troisième doit encore être effectuée avant le passage au parlement. L'objectif est de faire avancer ce dossier et de s'assurer que cette réglementation sera prise en considération également au niveau tarifaire. Le contrôle se fera, quant à lui, par les organes de contrôle des stationnements.

Pour permettre à certains enfants de l'enseignement spécialisé utilisant aujourd'hui le transport scolaire d'emprunter les transports publics à l'avenir, le rapport souligne l'importance

147 *Het Gewest heeft er zich toe verbonden om 60 tot 70 haltes toegankelijker te maken. Maar de toegankelijkheid van het hele net is een uitdaging waar de MIVB blijvend aandacht moet besteden. In een breder perspectief zou de gebruiksvriendelijkheid van de haltes en van de toegang ertoe moeten worden opgenomen in het denkwerk rond een veiligere schoolomgeving en in de lokale mobiliteitscontracten.*

We zullen het verslag nog meer in detail bestuderen. Er komt ook een voorstelling in de GMC, zodat alle betrokkenen een beter zicht krijgen op de problematiek.

149 **Mevrouw Véronique Jamouille (PS)** *(in het Frans).*- *We volgen de uitwerking van de denksporen op, want het gaat om de inclusie van kinderen met specifieke noden. Daar moeten we samen aan werken.*

149 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *Dank aan de minister voor haar inzet om de problematiek aan te pakken. Het lijkt me interessant om de audit ook hier in de commissie voor te stellen.*

- De incidenten zijn gesloten.

155 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

155 **betreffende "Brussel op vakantie en het project "Bye bye Leopold Bestemming Simonis"".**

157 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *In april 2021 herhaalde de regering de projectoproep Brussel op vakantie, met als doel de contacten tussen de Brusselaars te bevorderen en een aantal doelstellingen uit Good Move te realiseren.*

Eind mei werden er 49 projecten geselecteerd, die van midden juni tot eind oktober 2021 liepen. Het project Bye Bye Léopold

d'assurer une bonne accessibilité des arrêts situés à proximité des établissements scolaires concernés.

La Région s'est engagée à réaménager annuellement entre 60 et 70 arrêts afin de les rendre accessibles via des projets de façade à façade, le plan directeur bus, des réfections de trottoirs, etc. Cela est important, notamment aux alentours des écoles spécialisées. L'accessibilité de tout le réseau est un enjeu sur lequel la STIB doit cependant continuer à travailler.

Dans une perspective plus globale, des mises en accessibilité d'arrêts ainsi que des cheminements qui y mènent pourraient être intégrés dans le programme de sécurisation des abords d'école ou les contrats locaux de mobilité.

Voilà donc ce que nous pouvons déjà faire avec Bruxelles Mobilité. À cela s'ajoutent diverses options existantes. Nous allons encore examiner l'étude plus en détail. Une présentation de celle-ci devrait aussi avoir lieu devant la CRM afin que les acteurs concernés puissent mieux appréhender cette problématique.

Mme Véronique Jamouille (PS).- Je remercie la ministre pour les pistes qu'elle porte à notre connaissance. Elles rejoignent les recommandations et nous serons attentifs à leur mise en œuvre. Il s'agit d'un élément essentiel de l'inclusion des enfants à besoins spécifiques. Il est important que nous y travaillions ensemble.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Je remercie également la ministre pour ses réponses complètes et le dynamisme dont elle fait preuve pour régler la situation problématique du transport scolaire en général et du transport pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap en particulier. Il me semble intéressant de présenter cet audit en commission de la mobilité.

- Les incidents sont clos.

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 "Bruxelles en vacances et le projet "Bye Bye Léopold Destination Simonis"".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Au mois d'avril dernier, le gouvernement bruxellois a relancé l'appel à projets Bruxelles en vacances pour inviter les organisations à s'approprier l'espace public avec des projets qui créent du lien entre les habitants et mettent en pratique certains des objectifs de Good Move. Pour rappel, le plan Good Move, adopté par le gouvernement le 5 mars 2020, a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des Bruxellois en créant les conditions pour faire émerger des quartiers sûrs et apaisés avec une meilleure qualité de vie.

Destination Simonis ontving een subsidie van 10.000 euro voor de bouw van een mobiele structuur.

In een overzicht in uw antwoord op een eerdere schriftelijke vraag staat Bye Bye Léopold Destination Simonis beschreven als een tijdelijke ingebruikname van de openbare ruimte tussen Simonis en Sainctelette door een mobiele structuur die omwonenden en voorbijgangers een ontmoetingsruimte biedt en de wijk uitstraling geeft.

Helaas beantwoordt de uitvoering niet aan die omschrijving. De mobiele structuur is een kopie van het standbeeld van Leopold II aan het Troonplein. Gezien de vele debatten en manifestaties rond de dekolonisatie van de openbare ruimte, kan ik mij niet voorstellen dat het project niet tot spanningen leidt. Uit een door de vzw achter het project verspreide pamflet blijkt dat dat zelfs de bedoeling is.

À la fin du mois de mai, 49 projets ont été sélectionnés aux quatre coins de notre Région pour prendre place entre la mi-juin et la fin du mois d'octobre 2021. Parmi eux figurait le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis, à l'initiative de l'asbl Rirbaucout de Molenbeek-Saint-Jean. Une subvention de 10.000 euros a été allouée au projet pour permettre la construction d'une structure mobile.

L'appel à projets Bruxelles en vacances établit la notion de cohérence comme une des lignes directrices des conditions d'octroi. Il est pourtant difficile de constater une quelconque cohérence de discours et d'intention dans le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis, subventionné à hauteur de 10.000 euros par votre gouvernement.

À la suite de ma question écrite du 7 juin dernier, j'ai obtenu le tableau des différents projets retenus dans le cadre de Bruxelles en vacances. Le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis y est décrit comme une occupation temporaire de l'espace public le long du boulevard Léopold II, entre Simonis et Sainctelette, avec une structure mobile qui crée un lieu de rencontre pour les habitants, les associations de quartier et les passants, et donne ainsi un visage au quartier.

La réalité du terrain et les ambitions affichées de l'asbl ne s'accordent malheureusement pas à cette description. La fameuse structure mobile, censée donner un "visage au quartier", représente une copie de la statue de Léopold II située à la place du Trône. Tant les débats que les manifestations sur la décolonisation de l'espace public ont causé débordements et animosité à Bruxelles. Il est donc difficile d'imaginer que Bye Bye Léopold Destination Simonis ne soit pas vecteur de tensions.

Le tract du projet publié par l'asbl à l'initiative de l'action confirme cela en définissant Bye Bye Léopold Destination Simonis comme un potentiel plan diabolique vecteur soit d'enthousiasme, soit de nervosité pour les habitants de Molenbeek-Saint-Jean et de Koekelberg.

L'appel à projets Bruxelles en vacances poursuit trois objectifs : la verdurisation de l'espace public, la création d'espaces propices à la rencontre et la promotion des modes de déplacements actifs. En toute logique, le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis entre dans la case "création d'espaces propices à la rencontre". Sans vouloir faire de dogmatisme, il me semble que, pour promouvoir une entente de quartier et favoriser des rencontres inattendues, choisir l'un des sujets les plus clivants et facteur de tensions en Belgique ne soit pas l'idée du siècle.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant au fait de subsidier ce projet et d'attiser la nervosité potentielle des Bruxellois à propos d'un sujet à ce point facteur de tensions ?

Quelles conditions ce projet remplit-il pour justifier le fait qu'il satisfait aux critères de sélection de Bruxelles en vacances et du plan Good Move ? Le projet respecte-t-il toutes les conditions d'octroi des subsides ? Quel contrôle est-il effectué par Bruxelles Mobilité sur le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis ?

¹⁵⁹ *Brussel op vakantie heeft drie doelen: de openbare ruimte vergroenen, ontmoetingsplaatsen creëren en actieve vervoersmodi promoten. Maar ontmoetingen tussen burgers trachten te stimuleren via een sterk polariserend onderwerp, lijkt mij niet bepaald een briljant idee.*

Hoe staat u tegenover de subsidiëring van een project dat mogelijk de spanningen tussen de Brusselaars opdrijft?

Welke aspecten van het project maken dat het aan de selectiecriteria beantwoordt? Voldoet het aan alle voorwaarden voor de subsidie? Hoe controleert Brussel Mobiliteit het project? Beschikt het agentschap over voldoende personeel voor dergelijke controles?

Waarvoor moest de subsidie dienen? Kreeg de vzw informatie over de manier waarop de middelen moeten worden besteed? Zo ja, kunt u ons die bezorgen?

Moeten projectindieners een verzekering wettelijke aansprakelijkheid nemen? Kan de regering aansprakelijk worden gesteld als een project in het kader van Brussel op vakantie ontspoorde?

Wat vindt u van de idee dat dekolonisatie als onderwerp van een project rust in de wijken bevordert?

Qu'est-il mis en place pour effectuer ces contrôles ? Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un personnel suffisant pour les assurer ?

À quelles fins devait servir la subvention de 10.000 euros octroyée à l'asbl Rirbaucout ? La ventilation des dépenses pour le projet a-t-elle été communiquée par cette asbl ? Si oui, pourriez-vous nous la transmettre ?

Une assurance en responsabilité civile est-elle demandée aux porteurs de projet ? En cas de débordements à la suite d'un projet dans le cadre de Bruxelles en vacances, la responsabilité du gouvernement bruxellois peut-elle être engagée ?

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant au fait de considérer la décolonisation comme un sujet propice à favoriser l'apaisement dans les quartiers de Bruxelles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet Bye Bye Léopold Destination Simonis cadre parfaitement dans l'appel à projets, l'objectif du groupe porteur du projet étant d'ouvrir un dialogue avec les riverains du boulevard Léopold II.

Ce boulevard est un grand axe d'entrée de ville qui coupe deux quartiers et ne permet pas la rencontre apaisée ou le jeu. L'objectif du projet était de construire un mobilier urbain mobile qui a voyagé le long de l'axe pendant trois semaines, proposant un lieu de rencontre et de discussion sur le rôle du boulevard dans le quotidien des riverains.

L'asbl a collaboré avec des artistes, qui ont créé un élément de visualisation du nom du boulevard qui attirait l'attention des riverains, tout en ajoutant des éléments de jeu.

Un contrôle est fait sur l'utilisation des moyens octroyés. Les subventions ont été divisées en deux tranches. La dernière tranche sera payée après vérification des pièces justificatives produites. Les bénéficiaires ont jusqu'au 31 mars 2022 pour introduire leur dossier de clôture avec les pièces justificatives.

La subvention a été allouée à l'asbl Rirbaucout pour la mise en place du projet Bye Bye Léopold Destination Simonis.

Une assurance n'a pas été demandée par l'administration, car cela fait partie de la gestion globale des asbl.

Dans le cadre de ce projet, il est estimé que le sujet de la décolonisation, bien qu'important à Bruxelles, n'est pas le sujet principal. Il est un outil pour attirer l'attention et ainsi parler de l'apaisement du quartier, tout en proposant un objet qui stimule la rencontre et la discussion.

Le réaménagement de l'axe Léopold II est prévu dans le cadre du contrat de rénovation urbaine Autour de Simonis. Il importe de mener la réflexion avec les riverains sur le futur de ce boulevard et les moyens d'en faire un axe beaucoup plus apaisé, qui soit un lieu de rencontre et pas seulement de passage.

¹⁶¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het project past perfect in de projectoproep, omdat het een dialoog met de omwonenden van de Leopold II-laan op gang wil brengen.*

Die laan is een grote toegangsweg, die twee wijken scheidt en waar ontmoetingen in alle rust onmogelijk zijn. Het project bestond uit mobiel stadsmeubilair dat drie weken op verschillende plaatsen langs de laan stond en zo omwonenden uitnodigde tot een gesprek over de rol van de weg.

De betrokken vzw werkte samen met kunstenaars, die zich door de naam van de laan lieten inspireren.

Het gebruik van de subsidies wordt gecontroleerd. Die zijn in twee schijven opgedeeld, waarvan de laatste wordt betaald na ontvangst van de bewijsstukken.

Een aparte verzekering wettelijke aansprakelijkheid was niet nodig, aangezien elke vzw een dergelijke verzekering moet hebben.

De dekolonisatie was niet het belangrijkste thema van het project. Ze was een middel om de aandacht te trekken en burgers te stimuleren tot een gesprek over de heraanleg van de laan.

163

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De tweede schijf van de subsidie is dus nog niet betaald.*

Ik reken erop dat u controleert of de projecten aan de doelstelling beantwoorden. De dekolonisatie is in ieder geval een onderwerp dat verdeelt en ik betwijfel of het thema geschikt is om in de openbare ruimte een rustige dialoog op gang te brengen. Het project zegt veel over de houding van de regering, die liever een schijnbeleid voert dan de problemen echt aan te pakken.

Voor mij beantwoordde het project niet aan de doelstellingen van Brussel op vakantie. Er waren ongetwijfeld andere initiatieven die dat wel deden. Ik kom hier nog op terug.

- Het incident is gesloten.

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

171

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

171

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

171

betreffende "de geluidsschermen op de Ring".

173

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *In het kader van de heraanleg van de Ring bestudeerde De Werkvennootschap de geluidsoverlast van de Ring in Vlaanderen en Brussel.*

In het Brussels Gewest is 90% van het verkeerslawaaï te wijten aan het wegverkeer. Gewone geluidsschermen zijn momenteel de enige beschermingsmaatregel.

Ondertussen plaatsen heel wat steden groenmuren als geluidsscherm. Die beantwoorden beter aan de stedelijke uitdagingen. Ze houden niet alleen het geluid tegen, maar zijn

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *J'attendais plus d'informations de votre part, Mme la ministre. Si je comprends bien, la deuxième tranche de la subvention n'a pas encore été libérée, l'asbl ayant jusqu'au mois de mars pour introduire les documents.*

Je compte sur vous pour contrôler tous les projets menés et vérifier leur efficacité. L'argent public ne doit pas être jeté par les fenêtres dans des aménagements qui ne sont pas toujours pérennes. Le sujet de la décolonisation de l'espace public est assez clivant. La décolonisation de l'espace public comme facteur de vivre-ensemble est-elle un sujet vecteur d'apaisement de l'espace public ? Déplacer une statue fera-t-elle baisser la discrimination à l'embauche et au logement ? Je n'en suis pas convaincue. Ce projet est révélateur de l'attitude du gouvernement bruxellois, qui ne regarde pas les problèmes en face et qui, au lieu de chercher de vraies solutions, préfère adopter des politiques gadgets.

J'ai été interpellée par des riverains de ce quartier qui ne trouvent pas cette statue particulièrement belle et qui ne la considèrent pas comme un objet susceptible de favoriser les rencontres entre voisins et passants.

D'après moi, ce projet ne rentrait pas dans le cadre de Bruxelles en vacances. D'autres initiatives auraient pu être mises en avant qui, elles, étaient des facteurs d'apaisement, de vivre-ensemble et de rassemblement autour d'un projet plus porteur. Je vous réinterrogerai sur ces projets subventionnés.

- L'incident est clos.

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

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 "les panneaux antibruit sur le ring".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Dans le cadre du projet de réaménagement du ring nord par la Région flamande, De Werkvennootschap, la société chargée de la planification des travaux, a réalisé une étude analysant les incidences du bruit sur les zones voisines du ring situées sur le territoire de la Région flamande et de la Région bruxelloise.*

Les tronçons passant par les communes de Forest et d'Anderlecht sont les endroits où le ring est le plus proche de zones densément peuplées et où les nuisances sonores ont des conséquences importantes sur la qualité de vie des habitants.

En Région bruxelloise, 90 % des nuisances sonores imputées au transport causant des troubles du sommeil sont liées au trafic

ook een middel om de biodiversiteit te bevorderen. Bovendien kunnen ze niet worden getagd.

In het antilawaaiplan quiet.brussels kondigt het gewest de sanering of verbetering aan van gebieden met een sterke blootstelling aan geluidshinder van het wegverkeer, onder meer via het plaatsen of renoveren van geluidswallen.

Hebt u een studie uitgevoerd over de plaatsing van geluidsschermen op de stukken van de Ring in het Brussels Gewest? Hebt u overleg met Vlaanderen gepleegd over de stukken op het Vlaamse grondgebied die veel geluidsoverlast voor de Brusselaars veroorzaken?

Waar zult u het eerst ingrijpen? Hoe vaak controleert u de geluidsschermen en vervangt u de ontbrekende panelen? Welke werken zijn gepland in 2021-2022?

Werkt Leefmilieu Brussel aan een nieuwe studie over de geluidsoverlast in de omgeving van de Ring? Onderzoekt de administratie nog andere maatregelen dan geluidsschermen, zoals een stiller wegdek?

¹⁷⁵ *Welk materiaal wordt er voor de geluidsschermen gebruikt?*

Maakt de vergroening van de geluidsschermen deel uit van uw visie?

¹⁷⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Ring is een van de grootste bronnen van verkeerslawaai in Brussel. Hoewel mobiliteitsmaatregelen het lawaai aan de bron kunnen verminderen, is het weinig waarschijnlijk dat daarmee voor de Ring een aanvaardbaar niveau kan worden bereikt. Ook elektrische auto's zullen het probleem niet oplossen, want bij hoge snelheden maken ze evenveel lawaai als voertuigen op fossiele brandstoffen.*

Leefmilieu Brussel heeft een geluidsstudie uitgevoerd in Anderlecht, waar de Ring langs dichtbevolkte wijken loopt. Op dat stuk staan al meerdere geluidsschermen.

routier, 8 % au trafic aérien et 2 % au trafic ferroviaire. Des rangées de barrières acoustiques simples, souvent fort écartées des voies d'autoroute et avec de nombreux panneaux manquants, sont la seule protection contre ces nuisances.

Le mur végétalisé est une nouvelle technologie de murs antibruit utilisée dans plusieurs villes. Il a l'avantage de répondre à différentes problématiques urbaines. Outre son effet sur le bruit, ce type de mur est aussi un moyen de valoriser la biodiversité. Il a également la particularité de ne pas pouvoir être tagué et reste donc esthétique au fil du temps.

Dans le plan de lutte contre le bruit quiet.brussels, la Région prévoit notamment de soutenir l'assainissement et l'amélioration des zones de forte exposition au bruit routier, plus particulièrement par la pose et le renouvellement de panneaux antibruit.

Avez-vous entrepris une étude concernant l'installation de panneaux antibruit sur les tronçons du ring situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ? À cet égard, vous êtes-vous concertée avec la Flandre sur des portions situées en territoire flamand qui ont un fort impact sonore sur les habitants de Bruxelles ?

Où allez-vous intervenir en priorité ? À quels intervalles vérifiez-vous l'état des barrières existantes et procédez-vous au remplacement des panneaux manquants ? Quels sont les travaux prévus en 2021-2022 ?

Travaillez-vous avec Bruxelles Environnement à la réalisation de nouvelles études environnementales concernant les nuisances sonores aux abords du ring ? D'autres pistes que la pose de barrières antibruit sont-elles à l'étude pour atténuer les nuisances sonores autour du ring, comme l'utilisation de nouveaux revêtements plus silencieux ?

Quels matériaux - bois, béton, ciment, tôle... - sont-ils utilisés pour la confection de ces panneaux antibruit ?

La végétalisation des panneaux composant les murs antibruit est-elle étudiée par Bruxelles Mobilité ? Intégrez-vous ce type de solution dans votre vision ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le ring constitue l'une des sources principales de bruit routier en Région de Bruxelles-Capitale. Si les mesures en lien avec la mobilité permettent souvent de réduire le bruit à la source, il est toutefois peu probable d'atteindre un niveau acceptable dans le cas du ring, compte tenu de son statut et de son rôle dans le réseau routier national et international. Même l'électrification complète du parc automobile ne résoudra pas ce problème car, à vitesse élevée, les véhicules électriques peuvent être aussi bruyants que les véhicules à énergie fossile.

Or, au niveau de la commune d'Anderlecht, le ring traverse des zones habitées ou à enjeux importants, en particulier entre les sorties 14 et 17. Bruxelles Environnement a mené une

In bijakte 14 van Beliris is 19 miljoen euro ingeschreven voor de plaatsing van bijkomende geluidsschermen over een lengte van 5,3 km tussen de Neerpedestraat en de Humaniteitslaan. Bovendien komt er nog een aarden wal in het Vijverspark langs de Maurice Carêmelaan.

Er zullen opnieuw geperforeerde metalen geluidspanelen worden gebruikt. Volgens de voorbereidende studies is dat de meest geschikte en duurzame techniek. De vergroeningsoptie zal worden onderzocht in de technische studie.

étude acoustique à ce sujet. Plusieurs murs antibruit sont déjà présents sur ce tronçon, du côté sud-ouest le long du quartier du Vogelenzang et, au nord, entre la rue de Neerpede et le boulevard Sylvain Dupuis.

Beliris va prendre en charge ce projet, en concertation avec Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. L'avenant 14 de Beliris prévoit un montant d'investissement de plus de 10 millions d'euros pour des murs antibruit supplémentaires et existants. Ce projet vise à compléter le dispositif actuel pour réduire les nuisances sonores subies dans toute cette zone, non seulement par les habitants, mais aussi par les usagers du Ceria et du futur parc de la Pede. Concrètement, il s'agit d'installer 24 éléments ou tronçons de murs antibruit, sur un tronçon de route total de 5,3 km, le long du ring entre la rue de Neerpede et le boulevard de l'Humanité. S'y ajoute une butte de terre dans le parc des Étangs, le long du boulevard Maurice Carême.

Ce projet est basé sur le modèle déjà en place : des panneaux acoustiques métalliques perforés fixés sur des pieux battus en pleine terre, des ponts ou des bretelles. Les études préalables devront démontrer qu'il s'agit bien des techniques les plus appropriées et les plus durables. L'option de végétalisation sera analysée dans le cadre de l'étude technique et de la définition du programme de travaux.

Le projet protège les abords du ring situés en Région de Bruxelles-Capitale, mais a aussi un des effets positifs sur les territoires situés en Brabant flamand.

Il s'inscrit d'ailleurs dans la suite des récents travaux visant à ériger des murs antibruit entre Ruysbroeck et Beersel. La Région flamande a réalisé ces travaux en 2020, dans le cadre de son programme global d'assainissement du ring. Il faut rappeler que la logique de continuité est nécessaire lorsque qu'il s'agit de mettre en œuvre des obstacles à la propagation du bruit.

À ce stade, le projet est global, mais il peut être subdivisé en plusieurs phases, à déterminer en fonction des possibilités opérationnelles ou budgétaires :

- l'inspection des écrans existants, qui a été réalisée en 2019 ;
- les études pour un dossier de demande de permis d'urbanisme et un dossier d'exécution ;
- pour la partie sud, l'installation de huit tronçons protégeant le Ceria, les habitations, la future Promenade verte ainsi que le parc potager du projet ZUUN ;
- pour la partie nord, l'installation de seize tronçons et d'une butte de terre, le long du boulevard Maurice Carême, pour protéger le futur parc de la Pede et les habitations ;
- la rénovation des écrans existants.

¹⁷⁹ *Het project, dat aansluit op de plaatsing van geluidsschermen tussen Ruisbroek en Beersel in 2020 door het Vlaams Gewest, wordt uitgevoerd in verschillende fasen gaande van de inspectie van de bestaande geluidsschermen in 2019 en de studies voor de stedenbouwkundige aanvragen tot de installatie van nieuwe en renovatie van oude geluidsschermen naar gelang van de operationele en budgettaire mogelijkheden.*

181 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Wat is de tijdslijn? Zijn de stedenbouwkundige vergunningen al aangevraagd?*

Het Vlaams Gewest plaatst in een hoog tempo overal performante geluidsschermen om zijn inwoners te beschermen. Aan Brusselse zijde zien we evenwel nog niets. De bestaande geluidsschermen zijn volkomen verouderd en totaal nutteloos. Wanneer zullen de geluidsschermen in Anderlecht worden geplaatst?

Hoe zullen de Brusselaars worden beschermd die nabij de stukken van de Ring in het Vlaams Gewest wonen? Zal het Vlaams Gewest geluidsschermen plaatsen om de Brusselaars te beschermen?

183 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is nog geen tijdslijn. Die zal afhangen van het uitvoeringsprogramma. We hebben Beliris gevraagd om zo snel mogelijk vooruit te gaan. De vergunningen zijn nog niet toegekend. Leefmilieu Brussel heeft een geluidsstudie uitgevoerd en we beschikken over een studie uit 2019 over de geluidsschermen.*

Het project van Beliris betreft enkel het Brussels grondgebied. Projecten op het Vlaamse grondgebied moeten met het Vlaams Gewest worden besproken, maar wij zullen aandringen op de continuïteit van de installaties.

183 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Wanneer zullen de uitvoeringstermijnen bekend zijn?*

183 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Beliris werkt nog volop aan het uitvoeringsprogramma. Ik zal u op de hoogte brengen, zodra ik meer nieuws heb.*

- Het incident is gesloten.

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

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le gouvernement bruxellois semble enfin éprouver un intérêt pour ces problématiques.

Qu'en est-il des délais ? Il est question d'un investissement de 10 millions d'euros de Beliris pour des travaux à réaliser avant 2024 et portant sur le nord, le sud et l'ouest de la Région. Des permis d'urbanisme ont-ils déjà été déposés ?

Les Bruxellois sont frappés par le fait que la Région flamande avance à marche forcée, en plaçant des murs antibruit de très grande qualité pour protéger ses habitants. Du côté bruxellois, on n'en voit pas encore la couleur. Les murs antibruit existants sont complètement obsolètes et ne servent absolument plus à rien.

L'objectif serait de commencer en priorité par la commune d'Anderlecht, où les habitations sont les plus proches du ring de Bruxelles. Quand les Anderlechtois verront-ils ces murs antibruit ?

Des études sont-elles menées pour protéger les Bruxellois qui résident à proximité des sections du ring de Bruxelles situées en Région flamande ? Vous avez dit à juste titre que c'était une très bonne chose que des murs bruxellois puissent protéger des habitants de la Région flamande, mais l'inverse est-il vrai ? Des panneaux installés du côté flamand pourraient-ils protéger des Bruxellois ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les délais ne sont pas encore définis, il faut attendre le programme d'intervention. Nous demandons à Beliris d'avancer le plus vite possible. Les permis d'urbanisme ne sont pas encore octroyés. Bruxelles Environnement a réalisé une étude acoustique et il existe une étude de 2019 sur les écrans existants. Je me réjouis que Beliris prenne ce projet en main pour aller de l'avant.

Nous parlons de projets sur le territoire bruxellois. Bien entendu, les projets sur le territoire flamand sont à discuter avec la Région flamande, mais nous ferons passer le message pour qu'il y ait une continuité dans toutes les installations mises en œuvre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Quand pourrions-nous obtenir des informations sur les délais de cette programmation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le programme d'intervention, qui comprend des rénovations et de nouvelles installations, est en cours d'élaboration. Beliris y travaille. Dès que je disposerai de délais sûrs, je vous les transmettrai.

- 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,

191 **betreffende "de Brussels Mobility Store en de in Good Move voorziene informatiepunten".**

193 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In oktober 2019 werd in de Anspachgalerie gedurende twee maanden de Brussels Mobility Store geopend, waar burgers en ondernemingen inlichtingen konden inwinnen over de verschillende verplaatsingsmogelijkheden en de verkeersveiligheid in Brussel. Men kon er zelfs fietsen, stappen en eenwielers uitproberen.*

De toekomstige mobiliteit zal in elk geval multimodaal zijn. Er is dan ook nood aan geïntegreerde informatiepunten, waar alle aanbieders vertegenwoordigd zijn.

Dat element vind ik ook terug in actie C2 van Good Move. Volgens dat actiepunt moeten alle informatiepunten worden doorgelicht, evenals het profiel van de gebruikers, om zo tot meer synergie tussen de verschillende punten te komen. Ook de oprichting van nieuwe punten zou worden gestimuleerd.

195 *Komt er een nieuwe editie van de Brussels Mobility Store, met steun van het gewest? Wat blijkt uit de analyse van de bestaande informatiepunten en van het gebruikersprofiel? Welke lessen trekt men daaruit, ook voor eventuele nieuwe informatiepunten? Waar zullen die bij voorrang komen? Hoe zal men de synergie tussen de punten en de boetieks versterken? Wat doet u om de doelstellingen uit Good Move waar te maken? Komt er een publiek-private samenwerking om de boetieks te financieren en uit te baten? De MIVB en Brussel Mobiliteit waren niet aanwezig in de Mobility Store. Zal dat in de toekomst wel het geval zijn?*

Hoe ziet u het project Mobility Line? Voor wie zal het allemaal openstaan? Zal het permanent open zijn of maar in bepaalde periodes?

concernant "le Brussels Mobility Store et les boutiques d'information prévues dans le plan Good Move".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'aimerais revenir avec vous sur l'initiative développée dès octobre 2019 par AG Real Estate et BECI, en collaboration avec Espaces-Mobilités, dans la galerie Anspach. Pour rappel, le Brussels Mobility Store était un endroit convivial accessible au public où, pendant deux mois, citoyens et entreprises ont pu en savoir plus sur les différentes manières de se déplacer à Bruxelles. Une piste permettait aux visiteurs d'essayer vélos, trottinettes, gyropodes et autres monoroues. On y trouvait également un espace de réalité virtuelle ainsi qu'un espace consacré à la sécurité routière. En quelques mots, une caverne d'Ali Baba de la mobilité 2.0.

La mobilité de demain sera intermodale et multimodale, et chacun de ces modes de déplacement présente donc un intérêt potentiel. Les études montrent d'ailleurs qu'il n'existe pas de meilleure manière que l'expérimentation pour convaincre une personne de changer ses habitudes de déplacement.

La dernière fois que je vous ai interrogée à ce sujet, c'était en décembre 2019. Je constatais à l'époque qu'il existait une foule de points d'information sur les services de mobilité - points vélo, points de vente Bootik de la STIB, guichets de la SNCB, guichets de parking.brussels... - mais malheureusement pas de lieu où recevoir une information globale et intégrée. Je plaçais d'ailleurs pour un recensement des synergies possibles entre tous ces opérateurs et pour le renforcement des points d'information existants.

Cet élément figure précisément dans l'action C2 du plan Good Move. Celle-ci prévoit de procéder à une analyse du fonctionnement des points d'information sur les services de mobilité et du profil des utilisateurs pour recenser les possibilités de synergie et de renforcement de ces points existants. Elle prévoit également de soutenir et d'accompagner le développement des nouveaux points d'information et services de proximité annoncés. En effet, le plan Good Move annonce cinq points de vente Bootik en 2025.

Une nouvelle édition du Brussels Mobility Store est-elle à l'ordre du jour ? Dans l'affirmative, bénéficiera-t-elle d'un soutien régional ?

Avez-vous procédé à une analyse du fonctionnement des points d'information existants ? Dans l'affirmative, quelles sont vos conclusions ? Dans la négative, pourquoi ?

Quel est le profil des utilisateurs ? Quels sont les enseignements de cette évaluation et comment seront-ils utilisés pour installer les futures boutiques ? Comment renforcer les synergies entre les points d'information existants ?

Qu'avez-vous mis en place pour atteindre les objectifs énoncés dans le plan Good Move ?

¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Na het experiment van de Brussels Mobility Store hebben mijn kabinet en initiatiefnemer BECI (Brussels Enterprises Commerce and Industry) een balans opgemaakt. Als er een tweede editie komt, zal het gewest zeker coördinerende steun verlenen. Het is nog niet duidelijk wie er dan allemaal zal deelnemen, ook wat dat betreft gooit Covid roet in het eten. Over de houding van de MIVB heb ik eerder al antwoorden verschaft.*

Samenwerking tussen verschillende fysieke informatiepunten is niet zo eenvoudig, aangezien elk punt wel door een bepaald merk wordt uitgebraat. De tariefintegratie tussen de verschillende operatoren zal zulke synergieën bevorderen. Al het werk dat al gebeurd is in het kader van MaaS, vergemakkelijkt een integratie van het aanbod, waardoor het voor gebruikers veel eenvoudiger wordt om zich multimodaal te verplaatsen. Ook zonder fysieke boetiek moet men nagaan hoe de verschillende tools toegankelijk kunnen worden gemaakt voor iedereen op het net van de MIVB.

¹⁹⁹ *Hoe die boetieks precies zullen werken, weten we nog niet. Er zijn ook nog geen locaties vastgelegd. De Brussels Mobility Store zal zeker als nuttig voorbeeld kunnen dienen. Het is uiteindelijk de bedoeling dat alle partners uit het mobiliteitsveld meedoen.*

Voor het project Mobility Line beschikt Brussel Leefmilieu over een dienst die, in het kader van de lage-emissiezones, de verschillende mobiliteitscoördinatoren en beheerders van vloten

Quel sera le fonctionnement des boutiques annoncées ? Où seront-elles déployées en priorité ?

Avez-vous décidé de vous inspirer du succès du Brussels Mobility Store et de conclure des partenariats public-privé afin de financer et d'opérer ces boutiques ? Absentes du Brussels Mobility Store, la STIB et Bruxelles Mobilité seront-elles présentes dans les futures boutiques ? Quels acteurs de la mobilité seront-ils invités dans ces boutiques ?

Quelles sont les finalités décidées pour le projet de Mobility Line ? Ses concepteurs, les membres de l'asbl Maestromobile, ont envisagé plusieurs scénarios : réserver le projet aux entreprises, l'ouvrir aux particuliers, l'activer périodiquement ou le rendre accessible toute l'année... Quelles sont les informations dont vous disposez à ce stade ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans la foulée de la première édition du Brussels Mobility Store, des échanges ont eu lieu entre mon administration et BECI pour faire le bilan de cette expérience. La STIB n'a, quant à elle, pas encore été contactée concernant un nouveau projet de Brussels Mobility Store.

Dans l'éventualité d'une seconde édition, la Région assurera au minimum un soutien de coordination entre les différents acteurs. Le lieu et les partenaires seront à déterminer en fonction des possibilités et au fil du développement du projet. Cependant, je ne vous apprendrai rien en vous disant que la crise sanitaire a forcément des effets sur de telles initiatives.

J'ai également fourni quelques informations dans ma réponse à votre question et à celle de M. de Patoul concernant la position de la STIB et des différents partenaires sur ce projet.

S'agissant des synergies entre les points d'information existants, la mise en place de synergies entre des points physiques d'information est complexe étant donné l'importance de la marque des exploitants concernés. Il s'agit donc d'un enjeu de "branding". Notez que la poursuite de l'intégration tarifaire entre les opérateurs constitue une piste permettant déjà davantage de synergies. Par exemple, chaque utilisateur pourrait obtenir des tickets valables pour plusieurs services. Tout le travail accompli en matière de mobilité tout-en-un (MaaS) permet une intégration très importante de l'offre, qui répond au besoin de l'accessibilité de la multimodalité pour les usagers.

Dans la foulée du MaaS, il s'agit de voir comment rendre les différents outils accessibles aux utilisateurs sur les réseaux de la STIB, à défaut d'une boutique physique.

Les modalités de fonctionnement des boutiques ne sont pas encore déterminées. Par conséquent, les lieux ne le sont pas non plus. L'expérience du Brussels Mobility Store peut certainement servir à la définition du modèle des futures boutiques.

La présence de la STIB, de Bruxelles Mobilité et des autres partenaires qui seront représentés dépend de l'ensemble des

helpt om goede praktijken uit te werken. Die is dus niet bedoeld voor particulieren.

projets. Les boutiques de la mobilité ont vocation à présenter tous les services.

En ce qui concerne les finalités décidées pour le projet de Mobility Line, Bruxelles Environnement dispose actuellement d'un service de facilitateur mobilité et flotte. Celui-ci vise à aider les coordinateurs de mobilité et les gestionnaires de flotte des entreprises à accompagner celles-ci dans la mise en place de meilleures pratiques de mobilité et de gestion de flotte. Il n'a pas pour objectif de renseigner les particuliers : Bruxelles Environnement remplit ce rôle dans le cadre de la zone de basses émissions.

201 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- De installatie van de boetieks kan door Covid inderdaad vertraging hebben opgelopen, maar men had toch al heel wat evaluatie- en denkwerk kunnen doen. Dan had u nu concretere antwoorden kunnen geven over de locaties, de deelnemers, de manier van werken. Het is duidelijk niet uw prioriteit en dat vind ik jammer.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La crise du Covid-19 a certainement pu ralentir le processus de mise en œuvre de l'installation de ces boutiques, toutefois, elle ne vous empêchait pas d'effectuer une évaluation, de fixer un cap, de bien en comprendre les enjeux, de faire de la prospection pour trouver des lieux d'accueil pour ces boutiques, de mettre autour de la table chacun des opérateurs et de déterminer la manière exacte d'opérer. Il s'agit donc d'un volet du projet qui tourne au ralenti et c'est vraiment décevant. Alors que ce projet constitue une des ambitions de votre plan Good Move, il ne semble pas constituer une de vos priorités sur le terrain.

Voor een beoogde mobiliteitstransitie is de Brussels Mobility Store een belangrijk hulpmiddel. Mensen worden er geholpen om het vervoermiddel te kiezen dat bij hen past. Ik roep u dus op om het dossier vooruit te laten gaan.

Le Brussels Mobility Store est un élément important en matière d'accompagnement des Bruxellois dans une véritable transition de la mobilité. Il est adapté à toutes les personnes qui se rendront dans ce centre de mobilité au-delà d'un événement d'une journée ou même d'un dimanche sans voitures. Une véritable guidance y est proposée aux Bruxellois : ils peuvent y poser toutes leurs questions et choisir la mobilité adaptée à leurs besoins. Je vous invite donc à tout mettre en œuvre pour faire avancer ce dossier.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

205 **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,

205 **betreffende "het nachtelijk openbaarvervoersaanbod in Brussel".**

concernant "l'offre de transports en commun la nuit à Bruxelles".

207 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Wie in de stad woont, kan opgaan in het bruisende nachtleven. De overheid moet dat culturele en recreatieve aanbod toegankelijk maken door veilig openbaar vervoer aan te bieden.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Habiter en ville, c'est le plaisir de vivre dans un environnement culturel, festif et sportif. C'est également un endroit où il est possible de profiter de la vie nocturne en visitant nos cinémas, théâtres, cafés, salles de concert ou discothèques. Les pouvoirs publics doivent dès lors rendre accessible cette offre culturelle et festive en proposant des transports publics sûrs, qui permettent de rentrer chez soi où que l'on habite dans la Région et même au-delà.

Momenteel kan men gebruikmaken van Noctisbussen op vrijdag- en zaterdagavond, de taxidienst Collecto de hele week door, Vilvoorde en alle aanbieders van microbiliteit.

Actuellement, plusieurs possibilités existent pour regagner son domicile la nuit lorsque le réseau de base est à l'arrêt. Les onze lignes de bus Noctis, qui desservent les différents quartiers de

Dat alles strookt met de gewestelijke doelstellingen inzake verkeersveiligheid, maar helpt ook het nachtelijke aanbod van Brussel in de verf te zetten. Aangezien de Covid-19-crisis lelijk

heeft huisgehouden in het nachtleven, moeten we die sector er weer bovenop helpen.

Ook op donderdag gaan veel mensen uit. Hoeveel zou het kosten om de Noctisbussen ook in de nacht van donderdag op vrijdag te laten rijden?

Bruxelles à partir de la gare Centrale, tournent toutes les 30 minutes, le vendredi et le samedi, de minuit à 3h du matin. Les Collecto sont disponibles toute la semaine entre 23h et 6h du matin pour mener leurs clients depuis quelque 200 points de départ situés aux arrêts de la STIB et vers l'adresse choisie. S'y ajoutent les Villo et tous les opérateurs de micromobilité.

Ces projets participent aux objectifs régionaux de sécurité routière, mais permettent aussi de protéger et de mettre en lumière la formidable offre culturelle et festive de notre capitale. La crise sanitaire ayant été particulièrement dévastatrice pour le monde de la nuit, il convient de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour l'accompagner dans le futur.

De nombreuses personnes sortent le soir ou la nuit, le week-end mais aussi d'autres jours, comme le jeudi. L'offre de bus Noctis ne devrait-elle pas être étendue au jeudi soir ? Des études ont-elles été réalisées afin d'évaluer le coût d'une telle mesure ?

Quelle était la fréquentation du réseau Noctis pour l'année 2020, hors crise sanitaire ? Qu'en est-il pour 2021 ? Pourriez-vous exposer votre réponse par ligne et par mois en joignant un tableau à votre réponse et en indiquant les lignes les plus fréquentées ?

Afin d'objectiver la demande pour les habitants de la périphérie, pourriez-vous communiquer la proportion de voyageurs qui descendent au terminus de chaque ligne Noctis et préciser si une extension du réseau Noctis en dehors des limites régionales a fait l'objet de discussions avec vos homologues flamands ?

En 2018, 2019 et 2020, le service Collecto a quant à lui coûté près de 1.700.000 euros. Il permettait de déplacer près de 20.000 voyageurs par mois au prix de 6 euros en moyenne par voyageur à charge de la Région. Quels sont les chiffres depuis la reprise de ce service ?

Une extension du service Collecto à la périphérie a-t-elle fait l'objet d'une discussion avec vos homologues de la Région flamande ? Dans l'affirmative, y seriez-vous favorable en cas de partage des coûts avec la Flandre ?

Je ne voudrais pas que l'on oublie les connexions avec les chauffeurs de taxi. On me refuse de poser cette question étant donné que ce n'est pas la bonne commission, ce que je regrette car ce sujet est essentiel pour avoir une vision globale du monde de la nuit.

L'automatisation prochaine du métro réduira grandement les coûts d'exploitation et permettra aux réparations et aux entretiens de s'effectuer entre trois et cinq heures du matin. Quels seraient les obstacles à une extension des horaires du métro jusqu'à trois heures du matin le week-end et combien coûterait une telle extension des horaires ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La situation actuelle du réseau résulte d'un équilibre complexe entre la mise en œuvre d'un transport coûteux pour la collectivité, mais approprié aux grands volumes, à savoir le réseau Noctis et ses lignes de

²⁰⁹ *Hoeveel reizigers maakten in 2020 en 2021 gebruik van de Noctisbussen? Hoeveel mensen stappen af bij de eindhalte? Overlegt u met het Vlaams Gewest over de verlenging van de buslijnen?*

In 2018, 2019 en 2020 kostte Collecto het gewest bijna 1,7 miljoen euro. Per maand konden daarmee 20.000 reizigers vervoerd worden tegen gemiddeld 6 euro per rit. Hoe zien die cijfers eruit sinds de dienst opnieuw in werking is? Praat u met het Vlaams Gewest over de uitbreiding van Collecto naar de randgemeenten?

Het is jammer dat ik geen vraag mag stellen over het verband met het taxivervoer, dat een essentieel onderdeel van het nachtleven vormt.

Zodra de metro automatisch rijdt, zullen de uitbatingskosten fors dalen en kunnen herstellingen en onderhoud tussen 3 en 5u uitgevoerd worden. Hoeveel zou het kosten om de metro in het weekend tot 3u te laten rijden?

²¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Noctis kan grote volumes aan, maar is relatief duur. Collecto*

vervoert minder reizigers, maar is goedkoper. Een goed evenwicht tussen beide is niet gemakkelijk te vinden.

Omdat het nachtleven nog maar pas opnieuw van start is gegaan, is het te vroeg om het aantal reizigers op het Noctisnet te meten.

Er heeft nooit officieel overleg plaatsgevonden over de verlenging van de Noctislijnen. In 2018 heeft de MIVB lijn N11 wel verlengd van Ukkel Kalevoet tot Homborch, waardoor de bus nu een stukje door Linkebeek rijdt.

Het eindpunt van enkele Noctislijnen ligt vlak bij de gewestgrens. De MIVB houdt niet bij hoeveel mensen bij de eindhalte afstappen. We weten wel dat de vraag groter is in het centrum en op enkele drukke plekken iets verder buiten het centrum. Geen enkele Noctislijn hoeft verlengd te worden.

²¹³ *De metro langer laten rijden is een dure maatregel. We moeten de alternatieven bestuderen. Waarschijnlijk is Collecto de aantrekkelijkste optie.*

Een verlengde dienstregeling zou het nachtelijke onderhoud en herstel van de metro in de war sturen. De metrolijnen komen overigens voorbij heel wat plaatsen waar niemand uitgaat. De vraag naar metro's 's nachts is dus niet per se erg groot.

In plaats van het dagaanbod door te trekken, is het dus zinniger en goedkoper om goede busverbindingen in te leggen, die stoppen op plekken waar dat het nuttigst is.

Brussel is Londen niet. In de Britse grootstad, waar veel meer reizigers een veel grotere afstand moeten overbruggen, is het wel nuttig dat metro's langer blijven rijden.

Collecto biedt volgens mij een goede oplossing, want de kleinschaligheid van de dienst past bij de vraag 's nachts. Aangezien de minister-president voor Collecto bevoegd is, stelt u uw vragen beter aan hem.

bus à horaire fixe, et un transport moins coûteux, adapté aux petits volumes, à savoir le réseau Collecto. Nous cherchons un équilibre car, parfois, le réseau Collecto est plus intéressant que le réseau Noctis.

Il est encore trop tôt pour mesurer la fréquentation du réseau Noctis, car le retour du réseau de nuit est très récent – il date de septembre – et la vie nocturne a à peine repris. Les discothèques et boîtes de nuit ont seulement rouvert en octobre.

Une extension du réseau Noctis au-delà de la Région bruxelloise n'a jamais été formellement discutée avec la Région flamande. En 2018, la STIB a néanmoins prolongé la ligne N11 qui s'arrêtait à Uccle Calevoet. En ajoutant un bus supplémentaire, elle l'a prolongée jusqu'à Homborch. Cette ligne réalise à cet effet une courte incursion en Région flamande, à Linkebeek. Les lignes N05 (Kraainem), N12 (Stalle P), N13 (Westland Shopping) et N16 (gare de Berchem) s'arrêtent quant à elles à proximité immédiate de la frontière régionale.

La STIB ne dispose pas de relevés spécifiques de la proportion de voyageurs descendant aux terminus extérieures des lignes Noctis. Néanmoins, la demande est majoritairement concentrée sur le centre-ville, la première couronne et certains pôles de la seconde couronne comme l'ULB, le cimetière d'Ixelles et les stations Montgomery, Meiser et Bockstael. Aucune ligne ne nécessite vraiment d'être prolongée en raison d'un volume de voyageurs particulièrement important au terminus.

Une extension des horaires du métro a déjà été étudiée à de nombreuses reprises : étendre la plage d'exploitation du métro le soir représente un coût important. Il faut en effet sur ce plan aussi un équilibre entre, d'un côté, les coûts d'exploitation, comme la rémunération des conducteurs, le prix de l'énergie, etc., et, de l'autre, la garantie de la sécurité des installations souterraines. Il faut étudier les solutions qui existent, notamment pour voir si le service Collecto n'est pas l'option la plus attractive.

En outre, cette extension désorganiserait ou rendrait difficile l'organisation des services de nuit du métro comme le nettoyage, l'entretien et les réparations. En outre, le métro dessert un grand nombre de pôles ou quartiers de bureaux qui ne sont pas des lieux de sortie. Il existe en effet une différence entre le réseau de métro, l'offre de métro et la demande selon le moment et le lieu.

Il faudrait dès lors, en complément, maintenir des lignes de bus de rabattement. C'est la raison pour laquelle, vu la géographie bruxelloise, mettre en œuvre un réseau adapté aux pôles à desservir est plus utile - et bien moins coûteux - que de prolonger l'exploitation du réseau de jour.

Les villes de Bruxelles et de Londres diffèrent sur le plan du nombre d'habitants ou de la dynamique. Le système proposé est peut-être intéressant à Londres étant donné les distances et les volumes de demande plus élevés dans cette mégapole. Cependant, à Bruxelles, un tel système serait tout à fait prohibitif

215 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *We zouden de vraag beter moeten onderzoeken. Bovendien zou een uitgebreider aanbod de burger stimuleren om uit te gaan, wat een economische stimulans zou betekenen.*

Ondanks de argumenten die u aanvoert en die ik begrijp, houdt niets u tegen om het Vlaams Gewest te polsen over nachtelijk openbaar vervoer tot in de Rand.

- Het incident is gesloten.

219 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

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

219 **betreffende "de European Disability Card".**

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

223 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- *De European Disability Card is een kaart ter bevordering van de toegang van personen met een beperking tot cultuur, sport en vrijetijdsbesteding. Het biedt hen op alle domeinen een reeks voordelen, zoals aangepaste begeleiding en plaatsen. De kaart is momenteel erkend en geldig in België, Cyprus, Estland, Finland, Italië, Malta, Slovenië en Roemenië.*

In België werd de European Disability Card officieel in gebruik genomen in oktober 2017. Personen met een beperking die een dossier hebben bij de FOD Sociale Zekerheid, het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, het Waalse Agence pour une vie de qualité, het Brusselse

et nous contraindrait à devoir sacrifier budgétairement d'autres projets plus utiles.

Je comprends qu'il n'est pas agréable de traiter de cette question dans cette commission, puisqu'un autre ministre est compétent. Cependant, je pense que Collecto constitue une bonne solution, étant donné qu'il offre un service à une plus petite échelle, qui correspond à la demande pendant la nuit. Nous cherchons donc un équilibre pour nous assurer que la solution optimale à l'égard des coûts et des bénéficiaires soit adoptée pour le système de transports en commun pendant la nuit. Collecto relève toutefois de la compétence de M. Vervoort, c'est pourquoi il faudra lui poser ces questions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *D'une part, l'évaluation de la demande est intéressante à affiner, et d'autre part, le fait de créer une dynamique et d'augmenter l'offre pour susciter plus de sorties soutient la vie économique nocturne, ce qui participe de l'attractivité de Bruxelles, capitale de l'Europe.*

Je comprends le subtil équilibre que vous évoquez. Rien ne vous empêche cependant de démarrer une concertation formelle avec la Région flamande. À Londres par exemple, il existe, en soirée, une activité très intense pour connecter les personnes de sortie dans le centre avec la périphérie, et cela crée une dynamique économique intéressante.

Pour le reste, je déposerai une série de questions écrites pour y voir plus clair.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

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 European Disability Card".

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

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (*en néerlandais*).- *La European Disability Card facilite l'accès à la culture, au sport et aux loisirs des personnes en situation de handicap. Depuis octobre 2017, tout Belge dont le handicap est reconnu ou qui bénéficie d'une aide auprès d'une des cinq institutions du pays chargées de la politique en la matière peut en bénéficier gratuitement. Cette carte peut être utilisée dans les huit pays européens participants.*

Elle permet également une meilleure compréhension de la situation lors de contrôles ou en cas d'urgence car le handicap n'est pas toujours physique ou visible.

Personne handicapée autonomie recherchée of de Dienststelle für selbstbestimmtes Leben van de Duitstalige Gemeenschap kunnen de kaart gratis aanvragen.

De European Disability Card maakt niet enkel mogelijk dat personen met een beperking volwaardig aan cultuur, sport en vrijetijdsactiviteiten kunnen deelnemen, maar ze kan ook de communicatie bevorderen tussen de kaarthouder en derden, zoals vertegenwoordigers van de veiligheidsdiensten of van het openbaar vervoer. Met die kaart kunnen personen met een beperking zich immers kenbaar maken, ook wanneer hun beperking niet zichtbaar of niet fysiek is. Dat kan bijdragen tot een constructieve dialoog en een beter begrip van de situatie, bijvoorbeeld bij controles, onverwachte omstandigheden of in noodgevallen.

Voert u een specifiek beleid met betrekking tot de European Disability Card? Zijn de personeelsleden van de MIVB vertrouwd met de kaart? Welke acties onderneemt u om de zichtbaarheid van de European Disability Card bij het MIVB-personeel te vergroten?

Zijn de gebruikers van het MIVB-net vertrouwd met de European Disability Card? Wat doet u om meer ruchtbaarheid te geven aan de kaart onder de gebruikers?

Maakt de promotie van de European Disability Card deel uit van het diversiteitsplan van de MIVB?

²²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Een deel van het antwoord op uw vragen kunt u nalezen in het antwoord op schriftelijke vraag 597 van mevrouw Van Achter (november 2020) en 993 van mevrouw Debaets (augustus 2021).

Toen de European Disability Card verscheen, heeft de MIVB bekeken of ze zich achter dit project zou scharen. Het bleek echter al snel dat die kaart eerder voor culturele activiteiten geldt en verschillende faciliteiten aanbiedt waaruit de kaarthouder kan kiezen.

De European Disability Card is een kaart om de toegang van personen met een handicap tot cultuur, sport en vrijetijdsbesteding te vergemakkelijken. Dat staat ook duidelijk op eudisabilitycard.be. De voordelen van de kaart worden er ook opgesomd: gratis toegang, verlaagd sociaal tarief, gratis audio- of videogids, brochures, rondleidingen enzovoort.

De eerste partners van de European Disability Card zijn Mini-Europa, de Grotten van Han en de Zoo van Antwerpen. De verdeling van de kaart verloopt niet overal in de Europese Unie op dezelfde manier.

Op basis van deze informatie vroeg de MIVB aan de FOD Sociale Zekerheid advies om een standpunt in te nemen. Die besliste dat de kaart geldig is voor de betrokken instellingen, maar niet voor het openbaar vervoer.

Menez-vous des actions spécifiques autour de la European Disability Card, entre autres pour y familiariser le personnel et les usagers du réseau de la STIB ?

La promotion de la European Disability Card s'inscrit-elle dans le plan diversité de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Mes réponses aux questions écrites n° 597 de Mme Van Achter et n° 993 de Mme Debaets répondent partiellement à vos questions.*

Au lancement de la carte, la STIB a étudié la possibilité de s'associer au projet mais il est très vite apparu que les avantages de la European Disability Card portent surtout sur des activités culturelles (gratuité, réduction de tarif, audio/visio guide gratuit, brochures, visites guidées adaptées, etc.).

La STIB a dès lors demandé l'avis du SPF Sécurité sociale. Ce dernier a estimé que la carte n'était pas valable pour les transports en commun.

227 Dat neemt natuurlijk niet weg dat ik bijzonder veel belang hecht aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarom zet ik zeer sterk in op het toegankelijk maken van het openbaarvervoernetwerk. De doelstelling is om jaarlijks zestig tot zeventig haltes te renoveren en daarbij alle drempels weg te werken. De nieuwe voertuigen worden ook steeds toegankelijker.

229 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Het is positief dat u sterk inzet op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De European Disability Card biedt mensen die geen fysieke of een niet zichtbare handicap hebben de mogelijkheid om zich bij controles kenbaar te maken. Klopt het dat de MIVB op basis van het advies van de FOD Sociale Zekerheid heeft beslist om de kaart niet te laten gebruiken op haar net?

229 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Inderdaad, de FOD Sociale Zekerheid heeft voorgesteld om de kaart voor de instellingen te behouden, wat uiteraard positief is, maar om het openbaar vervoer erbuiten te laten.

229 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Waarom volgt de MIVB dat advies? Waarom brengt ze haar medewerkers niet op de hoogte van het bestaan van deze Europese kaart?

235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De MIVB is niet verplicht om het advies te volgen, maar het is wel belangrijk dat alle openbaarvervoermaatschappijen hetzelfde beleid voeren. Houders van de European Disability Card kunnen kortingen krijgen, maar de MIVB werkt met tarieven.

De MIVB beschikt over een uitgebreid programma in verband met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik neem aan dat u wilt dat mensen met een handicap een apart tarief krijgen, maar de tarieven die we invoeren, moeten voor iedereen gelden. In die zin vinden we het belangrijk dat de tarieven geen obstakel vormen.

235 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Het gaat niet over de tarieven, maar over het feit dat mensen met de kaart bij controles kunnen vragen om rekening te houden met hun niet zichtbare handicap.

235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik kan de MIVB vragen hoe mensen met een handicap zich kunnen bekendmaken. De voordelen van de European Disability Card bestaan uit kortingen op rondleidingen, de toegang tot voorbehouden plaatsen enzovoort. De MIVB pakt die zaken op een andere manier aan.

- *Het incident is gesloten.*

Nous poursuivons toutefois nos efforts pour rendre ceux-ci plus accessibles.

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *La STIB a donc décidé de ne pas accepter la carte à la suite de l'avis du SPF Sécurité sociale ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *En effet.*

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *Pourquoi a-t-elle suivi cet avis ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La STIB n'y est pas obligée mais il est important que toutes les sociétés de transport en commun belges mènent la même politique. Les détenteurs d'une European Disability Card peuvent bénéficier de réductions. Or, la STIB fonctionne avec des tarifs, qui doivent s'appliquer à tous sans constituer pour autant un obstacle.*

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *Ma question ne portait pas tant sur les tarifs mais sur le fait que cette carte permet, lors de contrôles, de faire valoir un handicap parfois non visible.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *J'interrogerai la STIB sur la manière dont ces voyageurs peuvent être reconnus en tant que tels.*

- *L'incident est clos.*