

| Integraal verslag van de interpellaties en de vragen | Compte rendu intégral des interpellations et des questions |
|--|--|
| | |
| Commissie voor de Mobiliteit, | Commission de la mobilité, |
| belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid | chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière |
| VERGADERING VAN | RÉUNION DU |
| DINSDAG 18 JANUARI 2022 | MARDI 18 JANVIER 2022 |
| ZITTING 2021-2022 | 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 Intercommunaal 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 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

op

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

INHOUD

SOMMAIRE

Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison

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

betreffende "de situatie van het GEN en het Saanbod in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende "de bewustmaking rond het gebruik van het S-netwerk".

Samengevoegde bespreking – Bespreking:

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Latifa Aït Baala

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

betreffende "de stand van zaken betreffende seksisme en seksuele intimidatie bij de MIVB".

Bespreking – Sprekers:

Demande d'explications de Mme Joëlle 1 Maison

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 situation du RER et de l'offre S dans la Région bruxelloise".

Question orale de Mme Anne-Charlotte 1 d'Ursel

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

concernant "la sensibilisation à l'utilisation du réseau S".

Discussion conjointe – Orateurs:

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Latifa Aït 9 Baala

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

concernant "l'état des lieux en ce qui concerne le sexisme et le harcèlement sexuel au sein de la STIB".

Discussion – Orateurs:

9

COMMISSIE 2022.01.18 COMMISSION Mobiliteit nr. 59 - n° 59 Mobilité Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) Mme Latifa Aït Baala (MR) Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) Mme Margaux De Ré (Ecolo) Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit) Mme Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit) Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) Mme Joëlle Maison (DéFI) Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld) Mme Carla Dejonghe (Open Vld) Mevrouw Elke Van den Brandt, minister Mme Elke Van den Brandt, ministre Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) Mme Latifa Aït Baala (MR) Question orale de M. Marc Loewenstein 18

Mondelinge Marc 18 vraag de heer van

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

betreffende "de opleiding inzake verkeersveiligheid en het gebruik van steps in de Brusselse scholen".

Vraag om uitleg van de heer Arnaud Verstraete

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

betreffende "de fysieke bewegwijzering van fietsknooppunten".

Bespreking – Sprekers:

Loewenstein

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mondelinge 28 vraag van de heer David Weytsman

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

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

concernant "la formation à la sécurité routière et à l'usage des trottinettes au sein des écoles bruxelloises".

Demande d'explications de M. Arnaud 21 Verstraete

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 signalisation physique des points-nœuds vélo".

Discussion – Orateurs:

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Question orale de M. David Weytsman

28

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

21

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Capitale chargée de la mobilité, des travaux Verkeersveiligheid, publics et de la sécurité routière, betreffende "de middelen die in 2022 worden concernant "les moyens alloués en 2022 au uitgetrokken voor de herinrichting van de réaménagement des ZACA". ongevalgevoelige zones". Mondelinge vraag van de heer Jonathan de 32 Ouestion orale de M. Jonathan de Patoul 32 Patoul aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister à Mme Elke Van den Brandt, ministre du van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gouvernement de la Région de Bruxellesbelast met Mobiliteit, Openbare Werken en Capitale chargée de la mobilité, des travaux Verkeersveiligheid, publics et de la sécurité routière, betreffende "de mobiliteit in het project "Witte concernant "la mobilité dans le projet des Vrouwen"". Dames Blanches". Ouestion orale de Mme Anne-Charlotte 36 Mondelinge vraag van mevrouw 36 Charlotte d'Ursel d'Ursel aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister à Mme Elke Van den Brandt, ministre du van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gouvernement de la Région de Bruxellesbelast met Mobiliteit, Openbare Werken en Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, Verkeersveiligheid, betreffende "het parkeergeleidingssysteem in concernant "le téléjalonnement en Région de het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de Bruxelles-Capitale et sur le ring". Ring". Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie 40 Question orale de Mme Aurélie Czekalski 40 Czekalski à Mme Elke Van den Brandt, ministre du aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, gouvernement de la Région de Bruxellesbelast met Mobiliteit, Openbare Werken en Capitale chargée de la mobilité, des travaux Verkeersveiligheid, publics et de la sécurité routière, betreffende "de follow-up van de eindhalte van concernant "le suivi du terminus du tram 7 à la tram 7 aan het station Albert". station Albert". 41 Ouestion orale de M. Youssef Handichi 41 Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi

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

concernant "l'utilisation des cartes Mobib test à la STIB".

van

de

gebruik

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en

"het

Mobibtestkaarten bij de MIVB".

Verkeersveiligheid,

betreffende

41

46

48

41

46

48

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar,

betreffende "een nieuw geval van fraude binnen de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar

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

betreffende "de uitvoering van de verzoeken die zijn geformuleerd in de resolutie met betrekking tot de totstandbrenging van een uniform beleid inzake de aanwerving van personen met een gerechtelijk verleden binnen de Brusselse administraties en instellingen en in het bijzonder de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Ahmed Mouhssin

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

betreffende "de valpartijen van ouderen op het MIVB-vervoersnet".

Question orale jointe de M. Fouad Ahidar,

concernant "un nouveau cas de fraude au sein de la STIB".

Question orale de M. Fouad Ahidar

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

concernant "la mise en œuvre des demandes formulées dans la résolution relative à la mise en place d'une politique uniforme de recrutement des personnes ayant un passé judiciaire au sein des administrations bruxelloises, et en particulier la STIB".

Question orale de M. Ahmed Mouhssin

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 chute des personnes âgées dans les transports de la STIB".

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de situatie van het GEN en het S-aanbod in het Brussels Gewest".
- 1107 MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL
- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de bewustmaking rond het gebruik van het Snetwerk".

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

- Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- In de algemene beleidsverklaring beloofde de regering:
 - met de NMBS, de TEC, de MIVB en De Lijn een gemeenschappelijk vervoersplan uit te werken voor de metropolitane zone;
 - de NMBS te vragen om haar aanbod van, naar en in Brussel op te voeren;
 - een gewestelijk plan uit te werken voor de opwaardering van de spoorhaltes, in samenwerking met de NMBS, Infrabel en de betrokken gemeenten.

De uitbreiding van het gewestelijk expresnet moest het leven van talrijke pendelaars vergemakkelijken, maar het laat al decennia op zich wachten. Het gevolg is dat weinigen er nog in geloven, ondanks het feit dat ook het federaal regeerakkoord voorziet in het versneld uitvoeren van het expresnet.

Het S-aanbod in en rond Brussel omvat 12 treinlijnen en maar liefst 144 spoorhaltes. De S-treinen rijden tot 30 km buiten het Brussels Gewest en bieden een frequentie van twee tot vier treinen per uur.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON

1

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

concernant "la situation du RER et de l'offre S dans la Région bruxelloise".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "la sensibilisation à l'utilisation du réseau S".

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

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Dans sa déclaration de politique générale, le gouvernement bruxellois a pris trois engagements fermes en matière de réseau S et de réseau express régional (RER) en général :

- élaborer un plan de transport pour la zone métropolitaine commun aux quatre opérateurs (SNCB, TEC, STIB, De Lijn);
- demander une augmentation de l'offre ferroviaire de la SNCB depuis et vers Bruxelles ainsi que de l'offre ferroviaire sur l'ensemble du réseau bruxellois pour parvenir à un temps d'attente maximal de dix minutes en heure de pointe et quinze minutes pour le reste de la journée, y compris le week-end et en soirée ;
- élaborer un plan régional de valorisation des haltes ferroviaires en concertation avec la SNCB, Infrabel et les communes concernées.

En passant de deux à quatre voies sur une série de lignes, le RER devait faciliter la vie de toutes celles et tous ceux qui souhaitent prendre le train pour se rendre au travail. Plus de vingt ans après le début des travaux, leur issue est annoncée pour 2028. Pour de nombreux navetteurs qui aspirent au changement, le RER est une mauvaise histoire belge ou une légende urbaine : on attend, on espère et, à force d'attendre, on n'y croit plus, on perd confiance, on se lasse.

Pourtant, l'alignement des planètes entre gouvernements régionaux et fédéral semblait presque parfait, sachant que l'accord de gouvernement fédéral prévoyait l'accélération de Als we willen dat de trein een aantrekkelijk alternatief is voor de wagen om het dagelijkse woon-werktraject af te leggen, moeten we de infrastructuur en de stiptheid verbeteren, de frequentie verhogen, parkings aanleggen in de buurt van de stations, voorzien in een tariefintegratie en partnerschappen aangaan met private mobiliteitsdienstverleners.

Hoever staat het gewestelijk expresnet? Hoe is het aanbod van de S-treinen geëvolueerd sinds 2019?

Hoever staat de ontwikkeling van een gewestelijk plan om de spoorweghaltes op te waarderen?

Hoever staan de gesprekken om de zone waarin de Brupass XL geldig is, uit te breiden?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Het voorstedelijke openbaarvervoeraanbod in Duitse steden wordt samengebracht in één commercieel aanbod, zelfs als dat aanbod bestaat uit verschillende transportnetten die door verschillende maatschappijen worden beheerd. De reiziger ziet het verschil dus niet en koopt eenzelfde ticket voor de metro, de trein, de bus en de tram als hij zich in de stad of de voorstedelijke zone daarrond verplaatst.

In Brussel zijn maar weinig MIVB-gebruikers bekend met het S-aanbod van de NMBS. Weinigen beschouwen de trein als een vervoermiddel om zich binnen Brussel te verplaatsen. Daarom moet het S-aanbod meer zichtbaarheid krijgen en beter geïntegreerd worden in het Brusselse openbaarvervoeraanbod, want het wordt momenteel onderbenut.

la mise en œuvre du RER ainsi que le soutien au transport ferroviaire et à l'intermodalité.

Le réseau S, réseau suburbain bruxellois, se compose quant à lui de 12 lignes et de pas moins de 144 gares ou points d'arrêt. Les trains S circulent dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles à des fréquences comprises entre deux et quatre trains par heure. Ce 12 décembre, la SNCB annonçait un renforcement de cette offre à la gare d'Anderlecht.

Il s'agit sans doute d'une légère amélioration, mais avec un train S toutes les 30 minutes, nous sommes encore loin d'être compétitifs.

Chaque jour, de nombreux travailleurs wallons, flamands et bruxellois font la navette entre leur domicile et leur lieu de travail. Améliorer leur qualité de vie et rendre l'offre alternative à la voiture plus attractive impliquent d'améliorer les infrastructures, d'augmenter les fréquences, de veiller au respect des horaires, de construire des parkings à proximité des gares, de procéder à une intégration tarifaire et de nouer des partenariats avec des acteurs privés de la mobilité.

Pouvez-vous nous dresser un état des lieux global et actualisé de la situation du RER ? Depuis 2019, les fréquences sur le réseau S ont-elles évolué aux heures de pointe, aux heures creuses, le week-end et en soirée ?

Où en est la réalisation du plan régional de valorisation des haltes ferroviaires visant à soutenir la mise en œuvre du réseau RER et l'offre sur le réseau S de la SNCB? L'offre ferroviaire suburbaine en Région bruxelloise a-t-elle été améliorée depuis 2019?

La question de l'intégration tarifaire et géographique retient l'attention de mon groupe. Où en sont les discussions sur l'élargissement du périmètre d'application du Brupass XL autour de Bruxelles (11 km, actuellement) déjà évoqué dans cette commission?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'offre S ou réseau S représente l'offre de trains suburbains du réseau express régional (RER) autour et à l'intérieur de Bruxelles. Le réseau S recouvre une zone de 30 km autour de Bruxelles et représente 144 gares ferroviaires et douze lignes suburbaines, dont 35 gares au sein du territoire de la Région bruxelloise.

Les offres de transports ferroviaires urbains dans d'autres villes, notamment en Allemagne, même si ne faisant pas partie de la même compagnie, entreprise publique ou organisation territoriale que les transports publics de la ville, sont regroupées dans une même offre commerciale d'appellation identique auprès des usagers.

Lorsque l'on est à Berlin, Munich, Cologne ou Hambourg, l'usager lambda des transports en commun pourrait difficilement dire que le "U-Bahn" et le "S-Bahn" appartiennent à deux réseaux de transport distincts, gérés par des entreprises publiques différentes. À Berlin, par exemple, la Berliner Verkehrsbetriebe

gère les métros, les trams et les bus tandis que la filiale berlinoise de la Deutsche Bahn gère le S-Bahn.

Vue de l'extérieur, la différence n'est pas flagrante : tous les plans de métros et de S-Bahn indiquent systématiquement les lignes de "S-Bahn" et de "U-Bahn" comme faisant partie du même réseau. Le ticket de transport est le même pour se déplacer sur les deux. Quant à la typographie des deux logos, elle est identique.

À Bruxelles, très peu d'usagers du réseau STIB semblent connaître le réseau S. Son utilisation est très faiblarde. Le réseau S n'est pas toujours vue comme un moyen de transport interurbain. Selon les passagers, le rôle du train se cantonne aux trajets des navetteurs entre le domicile et le lieu de travail. Il n'est pas considéré comme une offre complémentaire de mobilité au sein de Bruxelles.

La visibilité du réseau S pourrait être grandement améliorée tout comme son intégration dans l'offre de transports publics à Bruxelles. Le potentiel d'utilisation de l'offre S semble beaucoup plus important auprès des utilisateurs des transports en commun au sein même de la Région.

Comment comptez-vous procéder pour participer au développement de l'offre S à Bruxelles, qui est encore sous-utilisée en regard de son potentiel pour les Bruxellois ?

Une meilleure intégration de l'offre S au sein des offres de transport public à Bruxelles est-elle à l'ordre du jour ?

Où en est la rénovation des gares ? Une enveloppe régionale y est allouée dans le budget 2021-2022, quel est ce montant ? Qu'estil convenu avec la SNCB ? Qu'est-ce qui a été réalisé durant ces dernières années, particulièrement en 2021 ? Qu'avez-vous programmé précisément en 2022 ?

Le plan Good Move mentionnait une utilisation du train dans les déplacements internes de la Région à hauteur de 3 % des déplacements domicile-travail. Ces chiffres datent de 2010 : où en sommes-nous aujourd'hui ? Quels sont les objectifs affichés pour votre législature ? Quelle collaboration avec la SNCB et la STIB est-elle active aujourd'hui pour améliorer l'intégration de l'offre S au sein des offres de transport public à Bruxelles ?

Quelle politique mettez-vous en œuvre pour une meilleure sensibilisation à l'utilisation de l'offre S dans notre Région ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Le déploiement de l'offre RER sur une infrastructure existante est un enjeu primordial pour la Région bruxelloise. L'objectif est de renforcer l'offre de transports publics non seulement dans une perspective intraurbaine, mais aussi aux alentours, pour desservir le bassin d'emploi des deux autres Régions du pays. Cette perspective durable et plus favorable pour l'environnement sera tout bénéfice, en particulier pour les Bruxellois qui souffrent des conséquences de l'usage excessif de l'automobile.

Hoe zorgt u ervoor dat het S-aanbod beter benut wordt door de Brusselaars?

Zal het S-aanbod beter geïntegreerd worden in het Brusselse openbaarvervoeraanbod?

Hoever staat de renovatie van de stations? Hoeveel middelen besteedt het gewest daaraan in 2021-2022? Wat bent u overeengekomen met de NMBS? Wat werd er de jongste jaren al gerealiseerd? Wat staat er gepland voor 2022?

Hoeveel Brusselaars gaan tegenwoordig met de trein naar het werk in Brussel? Welke doelstelling wilt u bereiken voor het einde van de regeerperiode?

Op welke manier werken de NMBS en de MIVB samen aan een betere integratie van het S-aanbod?

Hoe bevordert u de zichtbaarheid van het S-aanbod als volwaardig alternatief voor verplaatsingen binnen Brussel?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Voor de Brusselaars is het van primordiaal belang dat het gewestelijk expresnet (GEN) verder ontwikkeld wordt. Er bestaat wel een voorstedelijk aanbod, maar dat is veel te weinig bekend. Het feit dat er een andere naam aan werd gegeven, was ook niet bevorderlijk.

Hebt u die kwestie besproken met de NMBS? De benaming 'Strein' doet immers meer denken aan intercityverbindingen dan

Cette offre existe, mais elle souffre d'un problème de lisibilité et reste donc méconnue du public. Il était très maladroit de la part de l'opérateur ferroviaire de changer le nom que le public avait déjà en tête, à savoir le RER.

COMMISSION

Mobilité

Avez-vous discuté de l'appellation de cette offre avec la SNCB ? L'expression "train S" renvoie à la culture ferroviaire et à la liaison InterCity plutôt qu'à des transports publics intra-urbains. D'ailleurs, nous-mêmes revenons toujours au nom RER. Par conséquent, en raison du changement du nom, pour le public, le RER n'existe pas !

En 2003, en raison de difficultés tant institutionnelles qu'administratives, un rapport avait été commandé au bureau d'études Stratec sur les mesures d'accompagnement préalables à la mise en œuvre du RER. Celles-ci touchaient à un ensemble de dispositions à prendre en matière de mobilité, dont la gestion du stationnement, mais aussi la tarification kilométrique. Bruxelles Mobilité a-t-elle depuis évalué les mesures proposées par Stratec ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'offre ferroviaire intrabruxelloise constitue un levier essentiel pour les déplacements urbains. Le réseau S - je précise que sa réduction date de la législature précédente - assure une offre importante qui augmente en moyenne de près de 5 % par an, ce qui est comparable aux augmentations observées à la STIB.

En outre, les chiffres de fréquentation du réseau S croissent parallèlement à l'augmentation de l'offre : dès lors que l'offre et la fréquence augmentent, la confiance des usagers fait de même. Cela confirme la nécessité de déployer encore davantage l'offre de trains S.

Les liaisons ferroviaires internes à la Région sont parfaitement efficaces et, pour certaines, complètent très utilement le réseau de transport en commun de la STIB. Par exemple, la rapidité de la liaison ferroviaire entre les gares de Jette et de Schuman est imbattable.

Hormis la période la plus récente correspondant à la crise sanitaire, la fréquentation observée sur le réseau S a connu une hausse considérable ces dernières années, augmentant d'environ 44 % entre 2015 et 2018. Cela montre le potentiel existant, mais je partage vos remarques : l'offre ferroviaire interne doit être rendue plus visible, notamment auprès des publics les plus sensibles, ceux qui habitent ou ont des activités à proximité des gares et haltes ferroviaires en Région bruxelloise, mais aussi alentour. Il faut que toutes les personnes pour qui elle peut offrir une formule alternative en soient informées.

À ces constats s'ajoutent la croissance démographique attendue, tant en Région bruxelloise qu'en proche périphérie, ainsi que le développement de zones stratégiques bien desservies par le rail, qui ne feront que renforcer ce potentiel à l'avenir.

Par ailleurs, nous ne disposons pas de données plus détaillées que celles fournies par la dernière enquête nationale sur la mobilité

In 2003 beval het adviesbureau Stratec een reeks voorafgaande maatregelen aan om het GEN uit te voeren. Heeft Brussel Mobiliteit die voorgestelde maatregelen sindsdien geëvalueerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-Het S-aanbod van de NMBS wordt jaarlijks gemiddeld met 5% uitgebreid en het aantal gebruikers neemt evenredig toe. Dat toont aan dat een verdere uitbreiding van het S-aanbod noodzakelijk is.

De spoorverbindingen binnen het gewest vormen nu al een efficiënte aanvulling op het MIVB-aanbod. Zo is de reistijd tussen de stations Jette en Schuman veruit het kortst met de trein.

Tussen 2015 en 2018 steeg het aantal reizigers op de S-treinen met maar liefst 44%. Het aanbod heeft dus veel potentieel, maar we moeten de Brusselaars daarover beter informeren.

Helaas dateren de recentste gedetailleerde cijfers uit 2010. We weten dus niet hoe de mobiliteit precies verdeeld is over de verschillende vervoermiddelen. Momenteel voeren we samen met het Vlaams Gewest een mobiliteitsonderzoek uit bij de gezinnen. Ik verwacht de resultaten eind 2022.

Sinds 2019 is het aantal gebruikers van het S-aanbod evenwel gestaag gestegen en het aanbod wordt jaarlijks aangepast tot 2030. Zo kwam er onlangs een halte bij in Anderlecht. Het is de bedoeling dat er op termijn in een twintigtal van de 35 treinhaltes in Brussel ten minste 6 S-treinen per uur stoppen in elke richting.

Op kortere termijn werken we samen met de NMBS aan de uitbreiding van prioritaire verbindingen, zoals lijn S4 tussen Jette en de Europese Wijk, alsook aan de uitbreiding van het aanbod 's ochtends en 's avonds en op zaterdag.

Om de aantrekkelijkheid en de zichtbaarheid van het S-aanbod te bevorderen is de renovatie van de stations belangrijk. Dat is echter een federale bevoegdheid die afhangt van de federale begroting. De gewesten en de federale overheid overleggen wel over de actualisering van de lokale investeringen van het meerjareninvesteringsplan. Voor Brussel gaat het over een aantal stations en haltes.

De NMBS en de MIVB werken voor de integratie van het S-aanbod samen in de stuurgroep voor het gewestelijk expresnet. Die volgt de voortgang van de werken en coördineert de tariefintegratie. In ons regelmatig overleg met de NMBS hebben we het vaak over gezamenlijke acties om het aanbod beter bekend te maken.

In het gewestelijke mobiliteitsplan is het spoornet opgenomen in het OV Plus-netwerk, net als de metro en een aantal tramlijnen. Voor die categorie gelden specifieke ontwikkelingsdoelstellingen, met inbegrip van een tariefintegratie. Dat resulteerde in februari 2021 al in de invoering van de Brupass en de Brupass XL.

Het is de bedoeling dat de zone waarin het geïntegreerde tarief geldig is, wordt uitgebreid, maar dat vereist nog grondig onderzoek en een aantal aanpassingen bij de vier openbaarvervoermaatschappijen. des Belges (enquête Beldam) datant de 2010. En d'autres termes, nous ne disposons pas de données permettant d'évaluer de façon précise les parts modales actuelles. Une enquête ménages déplacements est en cours en collaboration avec la Région flamande. Si la collecte des données sur le terrain se déroule comme prévu, les résultats devraient nous parvenir à la fin de l'année 2022. Mener à bien une telle étude en pleine crise sanitaire n'est pas évident, mais puisque la situation risque de se prolonger, nous avons décidé d'avancer malgré tout.

5

Depuis 2019, l'augmentation des fréquences des différentes liaisons se poursuit de manière progressive et continue. L'offre est ajustée chaque année. Dans le cadre du plan de transport actuel de la SNCB (2020-2023), citons la mise en place et le renforcement de la relation S3, avec l'ouverture de la halte Anderlecht, ainsi que divers renforts ou prolongements (S3 le weekend, S8, S9). Des renforcements continueront d'être opérés dans le cadre des plans de transport successifs pour s'achever sur la période 2027-2030. À terme, la SNCB estime qu'une vingtaine de gares au moins, sur les 35 que compte la Région bruxelloise, pourront être desservies par six trains S par heure et par sens, voire davantage.

À plus court terme, nous collaborons avec la SNCB pour renforcer en priorité plusieurs liaisons, telle la S4 reliant Jette au quartier européen, les amplitudes horaires et l'offre du samedi, notamment.

La rénovation des gares est un aspect important, car elle influe sur leur attractivité et leur visibilité dans le réseau urbain. Elle est de compétence fédérale et relève du budget fédéral. Il ne revient pas à la Région bruxelloise de participer directement à ces investissements. Néanmoins, les Régions se concertent avec le niveau fédéral afin d'actualiser et d'opérationnaliser les investissements locaux du plan pluriannuel d'investissement ferroviaire en cours. Pour Bruxelles, il s'agit d'interventions sur une série de gares et haltes. J'espère que les procédures complexes des accords de coopération n'entraîneront pas de délais significatifs, car de telles rénovations sont vraiment nécessaires.

S'agissant de la question de Mme d'Ursel sur l'intégration de l'offre S dans les offres de transport public à Bruxelles, la collaboration entre la SNCB et la STIB s'effectue par le biais du comité de pilotage du RER, qui regroupe les quatre principaux opérateurs de transport, les cabinets ainsi que les experts des administrations concernées. Cette assemblée est un lieu d'information et de décision. Elle suit notamment l'état d'avancement des travaux du RER ainsi que la coordination des démarches relatives à la poursuite de l'intégration tarifaire. Les concertations régulières que nous entretenons avec la SNCB portent aussi sur des actions communes de visibilité de l'offre existante.

Dans le plan régional de mobilité, le réseau ferroviaire est repris comme un transport public plus, soit le niveau le plus structurant, au même titre que le métro et certaines lignes de tram. Le réseau ferré fait donc l'objet d'objectifs spécifiques visant à lui Er werden al inspanningen gedaan om het aanbod van de MIVB en dat van de NMBS beter op elkaar af te stemmen. Zo voerde de MIVB in 2021 twee buslijnen in met een S-treinstation als uitvalsbasis. Ook bij de plannen voor de ontwikkeling van de tramlijnen streeft de MIVB naar een goede verbinding met de treinstations.

De MIVB communiceert via al haar kanalen over het aanbod van de NMBS. Zo wordt het S-aanbod weergegeven op alle netwerkkaarten van de MIVB. Daarnaast werd het aanbod van de NMBS, net als dat van de TEC en De Lijn, opgenomen in de routeplanner van de MIVB. Sinds februari 2021 bevat de netkaart van de MIVB-applicatie ook realtimegegevens van de NMBS en De Lijn. Voorts werkt de MIVB samen met de andere openbaarvoermaatschappijen aan een digitaal vervoersbewijs dat op alle netten geldig is.

In de app MoveBrussels heeft de MIVB overigens ook al een aantal private vervoermaatschappijen geïntegreerd in het kader van een proefproject. Op basis van de input van reizigers zal de MIVB informatie over die privémaatschappijen blijven integreren in haar reizigersinformatie.

Alle trams (behalve de oudste) zijn uitgerust met video- en geluidssystemen waarop de aansluitingen met de NMBS worden aangekondigd. In bijna alle metrostations is er bewegwijzering naar treinstations. Ook op wijkplannen aan tram- en bushaltes staan de treinstations aangeduid. Daarnaast zijn er ook plannen permettre de jouer pleinement ce rôle par le développement de l'offre de trains - amplitude, fréquence des liaisons prioritaires, etc. - et l'intégration tarifaire. Une étape importante a d'ailleurs été franchie le 1er février 2021 avec la mise en œuvre des zones Brupass et Brupass XL.

COMMISSION

Mobilité

L'élargissement de la zone intégrée est un principe acquis dont les modalités sont à l'étude par cette même assemblée. Il implique des études et développements approfondis menés par les quatre opérateurs, ce qui requiert certains délais.

Des efforts ont été consentis pour intégrer les réseaux de la STIB et de la SNCB. Les deux nouvelles lignes de bus créées en 2021 par la STIB (52 Gare Centrale et 74 Uccle Stalle) ont comme point de chute une gare du réseau S, ce qui était déjà le cas en 2020 avec la ligne de bus 56 Schuman. De plus, les projets de tram prévus par la STIB comportent tous la dimension d'interconnexion avec le train : le tram 10 reliera Neder-Over-Heembeek à la gare du Nord, le tram de Tour & Taxis rejoindra la gare du Nord et la gare Centrale, et le métro 3, la gare de Bordet. Le tram de l'aéroport aura son terminus juste au-dessus de l'entrée de la gare.

L'offre de la SNCB fait par ailleurs l'objet d'une information aux voyageurs sur l'ensemble du réseau de la STIB à travers ses divers canaux d'information. Le réseau S est repris sur tous les plans du réseau de la STIB : grand plan schématique affiché aux arrêts et stations, petit plan de l'offre structurante qui comprend aussi les quatre lignes de métro, les cinq lignes de tram chrono, et plans de quartier affichés en station. Tout comme celle du TEC et de De Lijn, l'offre de la SNCB est intégrée dans le moteur de recherche d'itinéraire sur le site et l'application de la STIB.

Depuis février 2021, les départs de la SNCB, de De Lijn et du TEC ont été intégrés sur la carte de l'application de la STIB. Il s'agit de données en temps réel pour la SNCB et De Lijn. Le TEC ne fournissant pas ces données dans sa politique d'ouverture des données (open data), il n'est pas possible de les intégrer.

La STIB travaille en collaboration avec les autres opérateurs de transport public afin de proposer un titre interopérable dématérialisé. Celui-ci pourra être acheté et validé directement dans l'application desdits opérateurs, sans passer par les automates de vente en station.

La STIB propose aussi, par le biais de MoveBrussels dans le cadre du projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), une application intégrant déjà des opérateurs privés. Sur la base des retours des clients, la STIB continuera d'intégrer ces opérateurs privés dans ses canaux d'information aux voyageurs, notamment par le biais de ladite application.

L'élaboration d'un plan en trois dimensions pour le pôle Anderlecht-Ceria, avec l'ouverture du park and ride et de la nouvelle halte à Anderlecht, est un autre exemple.

L'ensemble des trams (à l'exception des plus anciens de type PCC) et des bus de la STIB sont équipés de systèmes

om de wachttijden voor de trein in de MIVB-voertuigen te afficheren.

Ik verwacht veel van de app, die verscheidene mobiliteitsoplossingen biedt.

We blijven er bij de federale regering op aandringen dat ze in het aanbod investeert. Voor de toekomst van Brussel moet er om de tien minuten een trein rijden.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- De overstapmogelijkheden tussen de MIVB en het S-net, de renovatie van stations en frequentere verbindingen zijn erg belangrijk.

Alle commissieleden zijn het erover eens dat we het autogebruik moeten terugdringen, maar voor het merendeel van de autobestuurders blijft de auto de snelste en comfortabelste optie. Daarom is het belangrijk dat we het minder bekende S-net onder de aandacht brengen.

U had het over een doelstelling van zes treinen per uur, maar tot nu toe zijn het er een ondermaatse een of twee. Komen er ook extra treinen 's avonds of tijdens het weekend? Ik gebruik de MIVB-app, maar zover ik weet komt het S-net daar niet aan bod. d'annonces dynamiques visuelles et sonores qui mentionnent les correspondances avec la SNCB. De plus, dans quasiment toutes les stations de métro, la signalétique directionnelle indique comment rejoindre les gares de la SNCB. Par ailleurs, des afficheurs de la SNCB sont placés dans la station de métro Schuman. En outre, aux arrêts de tram et de bus, les plans de quartier reprennent les gares de la SNCB. Enfin, un projet est en développement, qui vise à renseigner les temps d'attente des trains dans les véhicules de la STIB.

7

Ces exemples montrent que nous faisons tout notre possible pour rendre ce réseau visible et inviter les gens à en prendre connaissance. J'attends beaucoup de la nouvelle application de mobilité tout-en-un, qui permettra aux usagers de visualiser les différentes solutions de mobilité et d'y réfléchir.

Nous allons surtout continuer d'insister pour que le gouvernement fédéral investisse dans cette offre. Plus l'offre sera développée, plus les gens y auront recours. Il est essentiel, pour le futur de Bruxelles, qu'il y ait un train toutes les dix minutes. Je suis contente que le gouvernement fédéral s'y attelle. Nous ferons pression pour éviter qu'il n'oublie ses engagements.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- L'interconnexion entre les bus et les trams de la STIB et le réseau S, la rénovation des gares et l'augmentation des fréquences sont évidemment des enjeux majeurs. Vous faites bien de rappeler que lorsque l'on augmente la fréquence, la demande suit. Cela ne serait pas le cas si les citoyens se désintéressaient du réseau S.

Tous les membres de notre commission s'accordent à considérer qu'une diminution de l'usage de la voiture est nécessaire, mais pour la plupart des automobilistes, celle-ci reste la solution la plus rapide et la plus confortable. Une offre attrayante de transports publics doit donc être développée. Elle peut prendre des formes parfois méconnues, comme c'est le cas de l'offre S, le RER intrabruxellois ; il convient donc, comme vous le préconisez, de le promouvoir.

Vous avez fait état des progrès réalisés depuis 2019, notamment sur le plan de l'augmentation des fréquences. Vous évoquez un objectif de six trains par heure, mais dans l'intervalle, on en reste à un ou deux trains par heure, ce qui est largement insuffisant. J'imagine que cette fréquence concerne les heures de pointe ou la journée. Une augmentation est-elle aussi prévue en soirée ou le week-end? Cela serait intéressant pour les commerçants bruxellois, car les habitants de Waterloo pourraient venir plus souvent faire leurs courses dans la capitale.

J'utilise pour ma part l'application de la STIB et, sauf erreur de ma part, je n'y vois aucune référence au réseau S. Google Maps propose une offre conjointe, mais il serait bon que le secteur public intègre toutes les offres dans le projet de mobilité touten-un.

139 De MIVB, De Lijn en de NMBS zouden het S-net gezamenlijk moeten promoten met slogans die het gebruik ervan aantrekkelijk maken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-François Bellot maakte al in 2017 1 miljard euro vrij voor het gewestelijk expresnet (GEN).

Het S-net is er nu, maar de Brusselaar maakt er te weinig gebruik van. We moeten hem bewustmaken van de treinverbindingen in het Brussels Gewest. Wie weet bijvoorbeeld dat je in twaalf minuten van Merode naar Diesdelle kunt?

Mevrouw de minister, u had het over betere signalisatie, de affichering van wachttijden en verbindingsmogelijkheden op perrons en meer overstapmogelijkheden. Dat is precies wat we van u verwachten.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- De NMBS heeft de frequenties inderdaad opgevoerd, al blijft het avond- en weekendaanbod onvoldoende.

Ik merk ook dat de samenwerking tussen de vier mobiliteitsministers is verbeterd.

U hebt het uitgebreid over de affichering ten behoeve van de reizigers gehad, maar ik hoop dat u met MaaS een ruimere doelgroep beoogt.

Ik blijf er ook bij dat we de benaming GEN beter houden, omdat die algemeen bekend is.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De doelstelling is om tegen 2030 om de tien minuten een trein te

Les différents opérateurs, à savoir la STIB, De Lijn et la SNCB, devraient mener des actions communes de promotion du réseau S, avec des slogans marquants, afin de sensibiliser l'usager à l'attractivité de ce réseau trop largement méconnu. À titre d'exemple : déplacez-vous de la gare Centrale à Uccle-Calevoet en douze minutes en train, plutôt qu'en 45 minutes - minimum ! - en voiture !

8

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je rappelle que tout n'a pas démarré en 2019 et que François Bellot avait décroché 1 milliard d'euros en 2017 pour investir dans le réseau express régional (RER) et en achever la construction. Je vois que vous approuvez.

Ce qui compte aujourd'hui - au-delà du nom et du fait que le RER n'est pas achevé - est que le réseau S existe et n'est pas suffisamment utilisé par les Bruxellois. Il faut tabler sur cela, et sensibiliser tout un chacun à l'existence de ces trajets en train, hyper simplifiés, au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai d'ailleurs déposé une proposition de résolution durant la législature précédente pour que soit mise en évidence la possibilité de rejoindre certaines gares en des temps très courts. Qui sait que la gare du Vivier d'Oie peut être rejointe depuis la gare de Merode en douze minutes ? Il semble que même le personnel de la STIB travaillant dans la station de métro Merode n'est pas nécessairement au courant.

Vous avez parlé d'une meilleure signalisation, de tableaux en temps d'attente sur les quais avec la possibilité d'expliquer que plusieurs quartiers bruxellois peuvent être rejoints grâce au train, et de la création de jonctions entre les différents types de transport en commun à Bruxelles. Votre rôle, Mme la ministre, est en effet de soutenir une multimodalité optimale en Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Tout d'abord, nous pouvons en effet observer que la SNCB met en œuvre son plan de transport et que les fréquences ont été augmentées. Nous percevons également l'existence, pour les Bruxellois, d'un enjeu particulier concernant l'offre en soirée et le week-end.

Deuxièmement, je note que la coopération entre les quatre ministres de la mobilité - les ministres régionaux et l'État fédéral - s'est améliorée.

Troisièmement, vous avez détaillé cet effort considérable de visibilisation de l'offre qui s'adresse surtout aux usagers actuels du transport public. J'espère quant à moi que le plan de mobilité tout-en-un (MaaS) continuera à s'adresser à un public plus large.

Je maintiens néanmoins mon idée de garder le nom "RER", puisque le service reste manifestement à l'esprit de tout le monde sous cette appellation.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant des fréquences, l'objectif final est en effet qu'il y ait un train toutes les dix minutes d'ici à 2030. Bien entendu, cela ne veut pas dire que nous ne faisons rien d'ici-là. Par exemple, pour les week-ends,

laten rijden. Nog voor die tijd verbeteren we het weekendaanbod op bepaalde S-verbindingen.

Ik onthoud uw vraag om duidelijker over het S-aanbod te communiceren om zo reizigers aan te trekken. De NMBS en de MIVB zijn daar ook voor gewonnen.

- De incidenten zijn gesloten.

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

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de stand van zaken betreffende seksisme en seksuele intimidatie bij de MIVB".
- Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).- Naar aanleiding van de Internationale Dag voor de Uitbanning van Geweld tegen Vrouwen op 25 november voerden vrouwelijke personeelsleden van de MIVB actie tegen seksuele intimidatie. Ze eisten een onafhankelijk onderzoek over het probleem binnen de onderneming.

Blijkbaar is seksuele intimidatie schering en inslag bij de MIVB. Een vakbondsafgevaardigde getuigde bijvoorbeeld dat ze al ongepaste opmerkingen kreeg en dat jonge vrouwelijke chauffeurs het zwaar te verduren krijgen.

Hebt u de actievoerende vrouwen ontmoet? Wat kwam er uit het overleg naar voren?

Komt er een actieplan tegen seksisme en seksuele intimidatie? Welke concrete maatregelen neemt u?

Bestaan er recente cijfers over het aantal klachten inzake seksuele intimidatie en andere vormen van misbruik ten aanzien van vrouwelijk personeel van de MIVB? Hoe is de toestand de afgelopen jaren geëvolueerd?

Meerdere vrouwen klagen dat mannelijke collega's hen fotograferen terwijl ze liggen te slapen in de ontspanningsruimten van de MIVB en die foto's vervolgens op sociale media zetten. nous travaillons déjà à la fréquence des liaisons S sur certaines lignes.

Je prends acte de votre envie de communiquer mieux et de manière plus interpellante sur l'offre S. La SNCB et la STIB sont partantes pour cette campagne de communication. Il reste en effet un potentiel d'usagers à développer. Je transmettrai vos propositions aux experts.

- Les incidents sont clos.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LATIFA AÏT BAALA

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

concernant "l'état des lieux en ce qui concerne le sexisme et le harcèlement sexuel au sein de la STIB".

Mme Latifa Aït Baala (MR).- Dans le cadre de la Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes, le 25 novembre dernier, des travailleuses de la STIB ont mené une action de sensibilisation contre le harcèlement genré au dépôt Jacques Brel, à Molenbeek-Saint-Jean.

Soutenues par certains de leurs collègues masculins, ces femmes ont distribué aux autres agents présents des prospectus dénonçant ce type de harcèlement et appelant à une enquête indépendante sur le sujet au sein de l'entreprise. Les manifestantes ont fait un peu de bruit pour faire entendre leurs revendications.

Il semblerait qu'à la STIB, les femmes soient constamment victimes de harcèlement à caractère sexuel. Une déléguée syndicale de la Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique évoque d'ailleurs la manière dont certains regardent les femmes et leur parlent : "J'ai 59 ans et un supérieur qui me fait des remarques déplacées. Je suis déléguée syndicale et j'ose me défendre, mais je pense aux jeunes conductrices qui doivent vivre des choses beaucoup plus dures."

Avez-vous rencontré les femmes ayant mené ces actions ? Dans l'affirmative, quels sont les principaux objets de vos échanges et les principales conclusions que vous en avez tirées ?

Un plan d'action contre le sexisme et le harcèlement sexuel est-il à l'ordre du jour ? Quelles sont les nouvelles mesures prises pour lutter concrètement contre le sexisme et le harcèlement sexuel ?

Disposez-vous de chiffres actualisés sur le nombre de plaintes pour harcèlement sexuel et comportement abusif déposées par les Bent u daarvan op de hoogte? Wordt er een intern onderzoek gevoerd? Werden de overtreders bestraft?

Werkt uw kabinet samen met de kabinetten van staatssecretaris Ben Hamou en minister Gatz inzake de bestrijding van seksuele intimidatie en geweld ten aanzien van vrouwen bij de MIVB?

Niet alleen werknemers, maar ook vrouwelijke passagiers van de MIVB zijn het slachtoffer van seksuele intimidatie en geweld. Afgelopen vrijdag nog werd een vrouw op de sporen geduwd in metrostation Rogier. Gelukkig kon de chauffeur op tijd remmen.

Dergelijk geweld is onaanvaardbaar en brengt ook de gebrekkige veiligheid van het netwerk aan het ligt. De heer Weytsman heeft daar al vragen over gesteld.

(Onverstaanbaar)

Vele vrouwen hebben al gewezen op seksueel en ander geweld op het openbaar vervoer. Bestaan er recente cijfers over dat probleem? Hoeveel klachten werden er ingediend?

De bewustmakingscampagnes volstonden duidelijk niet. Komt er een actieplan?

Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) (in het Frans).- Deze vraag betreft zowel het personeel van de MIVB als de relaties tussen passagiers onderling en die tussen het personeel en de passagiers.

Volgens Ecolo is de behandeling van klachten even belangrijk als preventie.

In de commissie voor Gelijke Kansen vonden onlangs hoorzittingen plaats over de communicatie in het openbaar ambt.

travailleuses de la STIB ? Comment la situation a-t-elle évolué au cours des dernières années ?

Par ailleurs, plusieurs travailleuses se plaignent de collègues masculins qui publieraient sur les réseaux sociaux des photos d'elles prises alors qu'elles dorment dans les salles de détente, entre les services du matin et du soir.

Avez-vous eu vent de cette information ? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ? Une enquête interne a-t-elle été menée ? Des sanctions ont-elles été infligées ?

Votre cabinet a-t-il collaboré avec ceux de Mme Ben Hamou et M. Gatz en matière de lutte contre le harcèlement, les violences faites aux femmes et le sexisme à la STIB? Pareille coopération est primordiale, car la lutte contre les comportements abusifs est une compétence transversale.

Et les travailleuses ne sont pas les seules femmes à subir violences et harcèlement dans les transports en commun. Les usagères de la STIB en sont aussi victimes. Je vous ai d'ailleurs interrogée à ce propos en mars dernier. Une actualité récente, d'une violence inouïe, est venue corroborer mes propos. Vendredi dernier, une femme a été volontairement poussée par un homme sur les voies du tram à la station Rogier. Nous avons toutes et tous été choqués par ces images devenues virales. Fort heureusement, les jours de cette dame ne sont pas en danger, grâce notamment aux réflexes du conducteur, qui mérite toute notre considération.

Une telle violence est inacceptable et condamnable au plus haut point, mais elle est aussi révélatrice d'un manque crucial de sécurité sur le réseau, notamment sur les voies d'accès et les quais. À maintes reprises, M. Weytsman est intervenu sur le sujet.

(Inaudible)

De nombreuses femmes ont lancé des appels de détresse en raison d'attouchements, d'insultes ou d'autres violences sexistes physiques ou psychologiques. Disposez-vous de chiffres actualisés sur ce type de faits envers les usagères des transports en commun ? Combien y a-t-il eu d'appels à ce sujet ? Combien de plaintes ont-elles été déposées ?

Les campagnes de sensibilisation n'étant manifestement pas suffisantes, avez-vous prévu un plan d'action ?

Mme Margaux De Ré (Ecolo).- La question de notre collègue met à l'ordre du jour un débat crucial à mes yeux. Elle compte trois dimensions : celle du personnel de la STIB, celle des relations entre les passagères et passagers et celles des relations entre le personnel et les utilisateurs et utilisatrices du réseau. Pour Ecolo, chacun de ces trois champs appelle des réponses spécifiques et adaptées.

Een vertegenwoordigster van de MIVB stelde toen het werk voor dat al was verricht.

In de relatie met de passagiers is het belangrijk dat er personeel aanwezig is, want dat heeft een ontradend effect op geweldplegers. Verder moeten klachten worden behandeld en moet er een systeem in werking treden wanneer iemand het slachtoffer is van geweld of intimidatie.

Net zoals mevrouw Aït Baala benadruk ik het belang van preventie. De Londense maatschappij voor openbaar vervoer richt zich daarbij bijvoorbeeld op geweldplegers, door duidelijk te maken welke sanctie er wordt opgelegd voor elke vorm van geweldpleging. Dat is een goede zaak, want preventie gaat niet alleen over slachtoffers en getuigen.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit).- Het is moeilijk om iets over de MIVB te zeggen zonder ook hulde te brengen aan de dappere trambestuurder, Youssef, die het leven van die vrouw gered heeft. Ik neem elke dag de tram en je staat er niet bij stil wat de bestuurders allemaal meemaken. Er zijn veel negatieve verhalen, maar we moeten ook stilstaan bij dit zeer positieve verhaal.

Ook one.brussels-Vooruit is benieuwd naar de resultaten van het onderzoek en vraagt zich af of er aanpassingen komen.

De MIVB neemt al jaren initiatieven om het aantal vrouwelijke werknemers te verhogen. Die cijfers stijgen ook wel. In 2020 was het percentage vrouwelijke werknemers 11,22%. Is dat echter voldoende? De overgrote meerderheid zijn nog steeds mannen.

Wat zijn de doelstellingen en de ambities van de MIVB zelf inzake het aantal vrouwelijke werknemers? Zijn de huidige initiatieven voldoende om dat te bereiken?

En dan is er het onveiligheidsgevoel natuurlijk. In het recente plan "Balance Ton Bar", ter bestrijding van geweld tegen vrouwen, staat dat 40% van het geweld tegen vrouwen plaatsvindt op het openbaar vervoer. Dat is veel. De MIVB lanceerde daarom zelf een veiligheidsbarometer die het aantal incidenten in kaart moet brengen.

Pour mon groupe, la poursuite et le suivi des plaintes en interne et émanant de passagers et passagères est tout aussi importante que la prévention.

Je voudrais attirer l'attention de tous les membres de la présente commission de la mobilité sur les récentes auditions réalisées en commission de l'égalité des chances au sujet de la communication dans la fonction publique. À cette occasion, une représentante de la STIB nous a livré une excellente présentation du travail réalisé sur la question au sein de sa société. Le rapport sera bientôt publié et pourrait vous intéresser.

En ce qui concerne les interactions avec les passagers, les éléments les plus importants sont la présence humaine - qui a un effet dissuasif sur les comportements violents -, le suivi des plaintes et la mécanique déclenchée lorsqu'une personne est victime d'un tel comportement.

Enfin, tout comme Mme Aït Baala, je soulignerai l'importance des campagnes de prévention. Nous pouvons en la matière nous inspirer de celles lancées ailleurs, comme celle de la société Transport for London que j'ai découverte récemment. Elle montre bien que le paradigme a changé ; ce sont ici les personnes violentes elles-mêmes qui sont ciblées. Tous les types de violence sont détaillés - tel le pressing qui consiste à coller et toucher une personne contre sa volonté -, ainsi que la peine encourue par type de violence. Cette approche a le mérite d'impliquer les auteurs, et de ne pas faire peser les politiques de prévention des violences sur les victimes et les témoins.

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-Je voudrais d'abord rendre hommage au conducteur de la station Rogier. Il ne faut pas seulement épingler les mauvais comportements.

Depuis des années, la STIB essaie d'augmenter le nombre de femmes dans ses rangs. Si ce pourcentage augmente, il reste très faible. Les initiatives prises par la STIB sont-elles suffisantes ?

Quant au sentiment d'insécurité, rappelons que 40 % des violences faites aux femmes ont lieu dans les transports publics. La STIB a dès lors réalisé une enquête sur le sentiment de sécurité de ses usagers (baromètre de sécurité). Dispose-t-on déjà des résultats ? Des mesures complémentaires vont-elles être prises ?

Zijn de eerste resultaten daarvan reeds beschikbaar? Denkt u aan bijkomende maatregelen?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Seksuele intimidatie komt voor in alle milieus en is helaas nog lang geen verleden tijd, ondanks alle bewustmakingscampagnes.

Welke maatregelen werden genomen om seksuele intimidatie onder het personeel van de MIVB tegen te gaan? Dergelijk geweld heeft immers een psychologische weerslag op de slachtoffers, is onaanvaardbaar en kost ook geld

Hoe zit het met de opleiding van de personeelsleden en met bemiddeling? Hoe wordt seksuele intimidatie opgespoord? Slachtoffers dienen zelden een klacht in. Worden de psychosociale risico's geanalyseerd?

Ook seksuele intimidatie in de openbare ruimte komt al sinds lang aan bod in deze commissie. In de herfst van 2021 pleitten meerdere commissieleden voor een nultolerantie ten aanzien van daders.

Seksuele intimidatie leidt ertoe dat vrouwen hun gedrag aanpassen: ze gaan zich anders kleden en zijn minder snel geneigd om het openbaar vervoer te nemen of zich überhaupt te verplaatsen. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar.

Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Sabbe over de vragen inzake veiligheid met betrekking tot de tevredenheidsbarometer van de MIVB. In de herfst was er al enige vooruitgang geboekt. Wat is de huidige stand van zaken?

De metrobestuurder die nog net op tijd kon remmen nadat er een vrouw op de sporen van station Rogier was geduwd, verdient een compliment. Is het mogelijk om een systeem in te voeren waarmee getuigen van incidenten alarm kunnen slaan?

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Deze vraag is actueler dan ooit. Het onveiligheidsgevoel bij vrouwen bestaat natuurlijk al langer. Ik heb daarover al een hele tijd geleden met de MIVB een enquête uitgevoerd en daaruit bleek dat vrouwen een groot onveiligheidsgevoel ervaren in het openbaar vervoer.

Vorige zomer zijn de resultaten van een grootschalige studie over seksueel geweld in België voorgesteld. Die studie werd uitgevoerd door de Universiteit Gent, de universiteit van Luik Mme Joëlle Maison (DéFI).- Le harcèlement est un fléau que l'on retrouve partout et à tous les âges, dès l'école maternelle, et dans tous les milieux professionnels. Le harcèlement sexiste a malheureusement encore de beaux jours devant lui, malgré les campagnes de sensibilisation menées à son encontre.

Quelles mesures sont-elles prises pour lutter contre le harcèlement interne à la STIB ? Au-delà des coûts humains qui sont indéniables, l'impact psychologique du harcèlement sur les travailleurs et les travailleuses est également indéniable et inacceptable. Il représente en outre un coût financier.

Qu'en est-il de la formation des agents et de la médiation? Quels sont les outils pour détecter le phénomène? En effet, les personnes harcelées prennent rarement la parole. Existe-t-il des analyses de risques psychosociaux? Quels en sont les résultats?

Par ailleurs, le sujet du harcèlement dans l'espace public a déjà été discuté dans cette commission, bien avant que j'en sois membre effective. À l'automne 2021, nous avons été plusieurs à plaider pour une tolérance zéro face aux harceleurs dans les transports en commun, dans les gares, les stations de métro et les abribus.

Au-delà de l'impact direct sur ces femmes ou ces personnes qui ont des particularités autres que celle d'être une femme, le harcèlement induit des changements de comportement : elles s'habillent différemment, hésitent à prendre les transports publics, sont moins enclines à se déplacer. C'est évidemment inacceptable dans cette ville que nous rêvons, où la voiture doit prendre de moins en moins de place au fil du temps.

Je rejoins également la question de Mme Sabbe concernant le harcèlement sexiste dans les transports en commun, et plus particulièrement les questions liées à la sécurité du baromètre de satisfaction de la STIB. Des avancées avaient déjà été enregistrées en automne à ce niveau. Qu'en est-il aujourd'hui?

Enfin, l'on ne peut éluder l'effroyable agression que l'on a pu voir sur les réseaux sociaux le week-end dernier. Je voudrais aussi rendre hommage au conducteur et aux personnes qui l'ont averti. Un système pourrait-il être activé par les usagers témoins de ce type d'incident, afin de prévenir le conducteur de la nécessité d'un freinage d'urgence ? On le sait, à New-York, une dame n'a pas eu la même chance que notre concitoyenne.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- Le sentiment d'insécurité chez les femmes dans les transports publics n'est pas nouveau.

L'été dernier, une étude à grande échelle sur les violences sexuelles en Belgique a révélé des résultats choquants et a également montré que les personnes de la communauté en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie. Die resultaten waren schokkend en daarom stel ik me dezelfde vragen als de andere collega's.

Uit die studie bleek ook dat de mensen uit de LGBTIQA+ gemeenschap extra kwetsbaar zijn: 80 procent kreeg al te maken met seksueel geweld onder een of andere vorm. Wordt daarover onderzoek gevoerd en zijn er cijfers beschikbaar?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Uit de cijfers blijkt dat het onveiligheidsgevoel op het openbaar vervoer een groot probleem is, zeker voor vrouwen. Dat heeft een negatieve invloed op de keuze voor het openbaar vervoer als verplaatsingsmiddel.

De commissie voor Gelijke Kansen heeft zich over deze kwestie gebogen. De MIVB heeft haar beleid op dat gebied toegelicht. Ik zal een aantal punten herhalen.

We moeten bepalen welke maatregelen we nemen ten aanzien van de doelgroepen die te maken krijgen met seksisme en seksuele intimidatie. Dat onderwerp belangt iedereen aan. Het moet al van jongs af aan bod komen in de opvoeding en er moet bewustmaking worden gevoerd ten aanzien van een oudere doelgroep. Getuigen van zulk geweld moeten durven ingrijpen. Seksuele intimidatie is schering en inslag in de openbare ruimte. Vrouwen hebben er helaas mee leren leven.

Sommigen verwezen naar het incident in metrostation Rogier waarbij een vrouw op de sporen werd geduwd. Je kunt je afvragen of dat werkelijk seksistisch geweld was, maar ik ben er wel van overtuigd dat meer vrouwen dan mannen nu extra voorzichtig zijn als ze de metro nemen. Ik hoop dat het gerecht snel reageert.

De sociale partners van de MIVB zijn zich bewust van deze problematiek. Er wordt regelmatig overleg over gevoerd door de bestuursorganen van de MIVB en de directie besteedt er bijzondere aandacht aan. U verwees naar een vakbondsactie naar aanleiding van de Internationale Dag voor de Uitbanning van Geweld tegen Vrouwen. De directie heeft de betrokken vrouwen gehoord en hun dossier in ontvangst genomen.

LGBTQIA+ étaient particulièrement vulnérables. Y a-t-il des recherches et des chiffres disponibles à ce propos ?

13

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les chiffres montrent que le sentiment d'insécurité dans les transports en commun constitue un réel problème, a fortiori pour les femmes. Le sentiment de sécurité est un facteur déterminant pour choisir de se déplacer en transport en commun et la liberté de se mouvoir en Région bruxelloise. Or la situation diffère fortement selon que I'on soit un homme ou une femme.

Une réflexion à cet égard a été menée au sein de la commission de l'égalité des chances. La STIB est venue exposer sa politique en la matière aux commissaires. Je rappellerai ici certains points évoqués, car il me semble important qu'ils figurent également au compte rendu de la présente commission.

S'il s'agit d'un débat très large, il convient de déterminer quelles réponses nous apporterons à quels groupes cibles concernés par le sexisme et le harcèlement sexuel. C'est pourtant l'affaire de tous. Il faut donc investir à cet égard, de l'éducation dès le plus jeune âge à la sensibilisation des plus grands dans l'identification des situations problématiques, tout en passant par le courage d'agir lorsqu'on est témoin de situations problématiques. L'espace public est le théâtre d'une multitude d'actes graves, devenus banals, avec lesquels les femmes ont malheureusement appris à vivre en établissant une série de mécanismes d'évitement.

Certains collègues ont fait référence à l'attaque à la station Rogier, le week-end dernier. On peut, bien sûr, se demander s'il s'agissait d'une agression ciblant délibérément une femme, mais je suis persuadée que, dans le métro, beaucoup plus de femmes que d'hommes se sont méfiées ce matin et ont cherché à se protéger en s'adossant au mur. Même si on ne connaît pas le motif de l'agression, j'espère que la justice va réagir rapidement afin de lancer un signal clair.

Les nombreuses femmes présentes à cette commission ce matin pourront témoigner que les femmes intériorisent beaucoup plus ce type d'incident que les hommes.

Il convient de rendre aux femmes la légèreté de pouvoir se mouvoir et d'agir librement, tant dans l'espace public que sur leur lieu de travail.

Cette problématique cruciale est notamment soutenue par l'ensemble des partenaires sociaux de la STIB. Elle fait l'objet de concertations régulières au sein des organes de la STIB et d'une attention permanente de la part de la direction. L'initiative de sensibilisation que vous mentionnez a également retenu l'attention de la direction. Les délégués syndicaux, qui

De MIVB neemt meerdere maatregelen. In maart 2021 ging er een interne bewustmakingscampagne over seksisme van start. Er worden onder meer affiches en video's verspreid.

Het personeel van de MIVB kreeg ook informatie over tot wie getuigen of slachtoffers van seksisme zich kunnen richten en welk gedrag ze kunnen aannemen.

Ten behoeve van het personeel werd er tijdens de middagpauze een presentatie over seksisme georganiseerd door de MIVB. Alle medewerkers kregen een brief van de directie waarin duidelijk stond dat er een nultolerantie geldt voor grensoverschrijdend gedrag.

(verder in het Nederlands)

De MIVB beschikt over een psychosociale cel, waar de klachten toekomen. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen formele en informele klachten. Als je naar de formele klachten kijkt, zie je dat de MIVB in 2021 geen klachten of vragen heeft ontvangen in verband met feiten van seksuele intimidatie. Dat betekent niet dat die er niet zijn geweest, maar het toont wel aan dat het een werkpunt blijft om ervoor te zorgen dat klachten daadwerkelijk worden ingediend en op de juiste plaats terechtkomen.

De MIVB is uiteraard op de hoogte gebracht van het feit dat de vrouwelijke werknemers hebben geklaagd over foto's die collega's van hen hebben genomen terwijl zij in de rustruimte lagen te slapen. Die foto's werden vervolgens op sociale netwerken geplaatst. De feiten zijn dus bekend. Het betreft echter gesloten groepen, dus is het voor de MIVB zeer moeilijk om de omvang van het fenomeen te bepalen.

Om te kunnen optreden tegen deze totaal onaanvaardbare feiten beschikt de MIVB niet over de nodige actiemiddelen. Er is meer informatie nodig. Een belangrijke stap daarbij is het aanmoedigen van de slachtoffers om de daders bij naam te noemen en een klacht wegens cyberpesten in te dienen, ook bij de politie. We moeten mensen aanmoedigen om de feiten bij de juiste instanties aan te kaarten.

(verder in het Frans)

Voorts heeft de MIVB meegewerkt aan het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen. De MIVB beschikt niet over uitvoerige gegevens over de incidentie van intimidatie menaient cette action de sensibilisation à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, ont été entendus par la direction et lui ont remis un dossier.

Pour traiter cette problématique prioritaire, la STIB a mis en œuvre plusieurs mesures. En mars 2021, elle a lancé une campagne de sensibilisation interne portant spécifiquement sur le sexisme. Cette campagne est toujours en cours. Elle comprend des affiches, des capsules vidéo de sensibilisation au sexisme ordinaire et un e-learning accessible à tous les collaborateurs.

Une z-card - une petite carte mémo pliable - a également été distribuée à l'ensemble du personnel. Elle reprend les différents canaux vers lesquels se tourner lorsque l'on est victime ou témoin de sexisme au sein de l'entreprise, ainsi que les comportements à adopter.

Un "midi STIB" - c'est-à-dire une présentation organisée pour les collaborateurs entre le temps de midi avec des spécialistes internes et externes sur un thème donné - a été consacré au sexisme. Une lettre de la direction générale adressée à l'ensemble des collaborateurs lançait cette campagne en indiquant, sans équivoque, la tolérance zéro au sein de l'entreprise par rapport aux comportements sexuellement transgressifs.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB n'a reçu en 2021 aucune plainte formelle concernant des faits de harcèlement sexuel. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu, mais cela montre que nous devons nous assurer que les plaintes sont effectivement déposées et parviennent au bon endroit.

En ce qui concerne les photos des travailleuses prises dans les salles de détente et publiées sur les réseaux sociaux, les faits sont connus mais, s'agissant de groupes fermés, il est très difficile pour la STIB de déterminer l'ampleur du phénomène. Elle ne dispose pas des moyens d'action nécessaires pour lutter contre ces actes. Elle a besoin d'informations supplémentaires.

(poursuivant en français)

Il faut encourager les collaborateurs concernés à porter plainte et les soutenir en ce sens. Ce sont des actes intolérables.

jegens reizigers op haar net. Slachtoffers die aangifte doen, richten zich veelal tot de politie.

(verder in het Nederlands)

De MIVB heeft bijgedragen aan het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen. Het is uiteraard de bedoeling om dat plan uit te voeren en de acties te evalueren en bij te sturen om op die manier vooruitgang te boeken. Er gebeuren al verschillende acties, maar er zullen er nog veel nodig blijven.

(verder in het Frans)

De MIVB heeft een procedure uitgewerkt voor bijstand aan slachtoffers van agressie. Daarbij worden de slachtoffers aangemoedigd om aangifte te doen, nadat ze uiteraard eerst verzorgd en gerustgesteld worden. Als de dader nog ter plaatse is, zorgt de MIVB ervoor dat die blijft totdat de politie er is.

Het is voorbarig om te stellen dat de bewustmakingscampagnes niet doeltreffend zijn. Het is belangrijk om te blijven hameren op wat kan en wat niet kan. We overwegen overigens een nieuwe campagne.

Seksisme en intimidatie zijn niet eigen aan het openbaar vervoer. Het betreft een diep verankerde maatschappelijke problematiek.

(verder in het Nederlands)

Ook al gaat het vaak om een specifieke locatie en moeten we optreden en actie ondernemen op het openbaar vervoer, moeten we blijven beseffen dat dit een ruimer maatschappelijk probleem is waar ook in ruime zin maatschappelijk werk van moet worden gemaakt. Van jongs af aan moeten we onze jongens en meisjes opvoeden tot bewuste burgers op dit vlak.

(verder in het Frans)

En ce qui concerne les voyageurs et les voyageuses, la STIB a contribué au plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Comme je vous l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, notamment en avril dernier en réponse à votre dernière question parlementaire sur le sujet, la STIB ne dispose pas de chiffres complets et exhaustifs sur les faits de harcèlement subis par les voyageurs et les voyageuses sur son réseau. En effet, les personnes victimes d'une agression, lorsqu'elles portent plainte, le font généralement plutôt auprès de la police que de la STIB. Je vous invite dès lors à nouveau à interpeller la police au sujet de ces chiffres.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB a contribué au plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Plusieurs actions sont déjà en cours, mais de nombreuses autres seront nécessaires.

(poursuivant en français)

La STIB a mis en œuvre une procédure d'assistance aux victimes d'agression, quel que soit le type d'agression. Les agents s'occupent tout d'abord de la victime et la rassurent. Ensuite, ils objectivent son état de santé pour éventuellement faire appel à une ambulance. Ils l'identifient et prennent sa déclaration si son état le permet. Ils invitent la victime à déposer plainte. Si la police se rend sur place, les agents communiquent toutes les informations en leur possession. Et si le harceleur est encore présent, ils le maintiennent pour le remettre aux forces de l'ordre.

Il est prématuré de dire que les campagnes de sensibilisation ne sont pas efficaces et n'ont pas d'impact. Elles ont un objectif et doivent être évaluées en permanence, mais ce n'est pas pour autant qu'elles n'ont pas de succès. Elles constituent à tout le moins une prise de conscience de ce qui est la norme et de ce qui ne l'est pas. Une nouvelle campagne de sensibilisation des voyageurs est d'ailleurs envisagée, dès que les priorités liées à la crise sanitaire le permettront.

Je rappelle que le sexisme et le harcèlement ne sont pas propres à la STIB ou aux transports publics, même s'ils y sont récurrents. Cette problématique sociétale est parfois ancrée dans l'inconscient collectif dès l'école maternelle.

(poursuivant en néerlandais)

Il s'agit d'un problème social plus large qui doit également être traité socialement. À nous d'éduquer nos enfants pour qu'ils deviennent des citoyens conscients à cet égard.

(poursuivant en français)

Het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen bevat een aantal acties inzake seksuele intimidatie op het openbaar vervoer. Zo moeten de MIVB en Brussel Preventie & Veiligheid cijfergegevens verzamelen over seksuele intimidatie op het openbaar vervoer. Ook de indienstneming van meer vrouwen kan bijdragen aan het terugdringen van de problemen.

Wat het seksisme en de seksuele intimidatie onder het personeel zelf betreft, heeft equal.brussels een onlinecursus gesubsidieerd, die bestemd is voor leidinggevenden, vertrouwenspersonen enzovoort. Die cursus wordt door talent.brussels verspreid onder de instellingen van openbaar nut.

Ten slotte bereidt equal.brussels een grootschalige campagne over seksisme en seksuele intimidatie in de openbare ruimte voor. Daarvoor zal het overleggen met het middenveld en de MIVB, want de campagne zal ook veel aandacht besteden aan het openbaar vervoer.

(verder in het Nederlands)

Er is nog veel werk, maar er worden al allerlei acties uitgevoerd. Het is nog te vroeg om te zeggen dat die geen succes hebben, maar we moeten ze wel evalueren en eventueel bijsturen om op die manier de samenleving beetje bij beetje gelijker te maken.

Mevrouw Latifa Aït Baala (MR) (in het Frans).- Seksisme is diep verankerd in onze samenleving. Voor het veiligheidsbeleid moet rekening worden gehouden met het aspect gender, vooral als het gaat over de veiligheid op het openbaar vervoer van de MIVB.

Ik onthoud uw antwoord over opleidingen en bewustmakingscampagnes, waarvan een aantal veel succes hebben. Toch stellen we nog steeds dezelfde problemen vast. Ik hoop dat de volgende campagnes goede resultaten opleveren.

Ik betreur echter uw reactie op de eis van de vrouwelijke personeelsleden van de MIVB, die een intern onderzoek over seksuele intimidatie onder het personeel willen. Het gaat om een zeer ruim onderwerp dat niet enkel verband houdt met uw bevoegdheden: ook staatssecretaris Ben Hamou en minister Gatz spelen er een rol in. Het gerecht moet zijn werk doen, maar dat is enkel mogelijk als er wordt samengewerkt.

La STIB collabore au plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes. Celui-ci comprend un certain nombre d'actions en rapport avec le harcèlement sexuel dans les transports en commun. L'action 6, notamment, coordonnée par la STIB et Bruxelles Prévention et sécurité, consiste à "disposer de données quantitatives fiables sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun". L'action 37, coordonnée par la STIB, vise la "prise en compte des spécificités de genre dans l'offre de transport et dans la politique interne de la STIB". Des initiatives, telles que le recrutement de davantage de femmes, peuvent indirectement contribuer à résoudre les problèmes décrits.

En ce qui concerne le sexisme et le harcèlement sexuel entre les travailleurs eux-mêmes, un MOOC ("massive open online course"), subventionné par equal.brussels et développé en Belgique par le Mouvement pour l'égalité entre les femmes et les hommes, décrypte les dynamiques du sexisme et forme aux réactions adéquates. Destiné aux managers, aux personnes de confiance, au personnel des ressources humaines et aux représentants syndicaux, il est diffusé via talent.brussels à tous les organismes d'intérêt public et est notamment intégré dans la plateforme de formation interne au sein du service public régional de Bruxelles.

D'un point de vue plus général, une campagne à grande échelle autour du sexisme et du harcèlement dans l'espace public est en cours de préparation au sein d'equal.brussels. Les transports en commun y occupant une place importante, la STIB sera contactée à ce sujet. Des rencontres avec des associations de la société civile sont actuellement organisées.

(poursuivant en néerlandais)

Il reste beaucoup de travail à faire, mais de nombreuses actions sont déjà en cours. Nous devons les évaluer et les ajuster si nécessaire.

Mme Latifa Aït Baala (MR).- Le sexisme est fortement ancré dans notre société, où les rapports sociaux de sexe sont genrés. Il convient d'évaluer, selon le prisme du genre, les différentes politiques menées dans le cadre du volet sécurité, en particulier sur le réseau des transports publics de la STIB.

Je prends note des différents éléments de réponse sur les formations et les campagnes de sensibilisation, dont certaines rencontrent un franc succès. Toutefois, le constat sur cette problématique reste le même. J'espère que les autres campagnes obtiendront le résultat escompté dans le cadre des missions d'equal.brussels.

Je déplore cependant l'absence de réponse au sujet des collaboratrices de la STIB, qui souhaitaient une enquête indépendante sur le harcèlement en interne. Il s'agit d'un sujet extrêmement vaste, qui appelle des réponses à plusieurs niveaux de compétences ne vous incombant d'ailleurs pas tous. J'ai notamment évoqué les compétences de Mme Ben Hamou et de M. Gatz. Vous n'avez pas abordé ce point dans votre réponse.

Over de camera's zal ik het later nog hebben.

Mevrouw Margaux De Ré (Ecolo) (in het Frans).- Voor het Brussels Gewest is de strijd tegen seksuele intimidatie een prioriteit. Alleen zo kan er vooruitgang worden geboekt.

Maatregelen als bewustmaking, opleiding enzovoort houden verband met meerdere beleidsdomeinen. Ik ben het eens met mevrouw Aït Baala over het belang van evaluatie en controle.

De MIVB geeft een premie aan personeelsleden die ervoor zorgen dat ze een vrouw in dienst kan nemen. De vervrouwelijking van het personeelsbestand is belangrijk om seksueel geweld te doen afnemen.

Het is goed dat u regelmatig overleg pleegt met de verenigingen.

Mevrouw Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit).- Het verheugt me dat deze problematiek zeer ernstig wordt genomen. Het geeft mij, als vrouw, een goed gevoel dat de verantwoordelijken voor onze veiligheid dit als prioritair behandelen.

Het openbaar vervoer is een plek waar de onveiligheid acuut wordt gevoeld. Ik deel echter de mening dat het om een groter maatschappelijk probleem gaat. Ook daar worden stappen gezet. Ik ben zeer benieuwd naar de resultaten.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- U hebt er terecht op gewezen dat seksuele intimidatie een wijdverbreid probleem is dat zich al vanaf zeer jonge leeftijd voordoet. We moeten het met wortel en tak uitroeien.

U hebt de maatregelen van de regering tegen seksuele intimidatie overlopen, meer bepaald met betrekking tot de MIVB. Opleiding en bewustmaking zijn van groot belang en slachtoffers moeten vrijuit kunnen spreken.

Het klopt ook dat vooral vrouwen zich onveiliger zullen voelen sinds het incident waarbij een vrouw op de sporen van de metro werd geduwd. Ik pleit voor maatregelen waardoor de bevolking, maar ook de bestuurders van het openbaar vervoer zich veiliger voelen.

Bien évidemment, la justice pourra faire son travail, mais elle ne le fera que s'il y a une vraie collaboration.

Je reviendrai sur la question des caméras ultérieurement.

Mme Margaux De Ré (Ecolo).- La Région en fait vraiment une priorité, que ce soit dans le chef de Mme Ben Hamou ou de vousmême. Dès lors, les choses pourront avancer.

En outre, les mesures envisagées - sensibilisation, suivi, formation, etc. - sont transversales. Je rejoins Mme Aït Baala sur l'importance de l'évaluation et du contrôle pour observer l'évolution de ce dossier.

Je souligne la manière parfois singulière dont la STIB a abordé ces questions : elle avait ainsi instauré une prime si un membre du personnel faisait en sorte qu'une femme soit engagée. Les questions de féminisation du personnel sont en effet notoirement liées à celles de la diminution des violences dans une institution.

Je note que nous pouvons avoir confiance dans notre administration, ce qui constitue un réel atout.

Enfin, je vous remercie de consulter régulièrement les associations. Il est en effet indispensable de se reposer sur leur expertise.

Mme Hilde Sabbe (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- Je me réjouis que cette question soit prise au sérieux, et je partage l'avis selon lequel il s'agit d'un problème social plus large. À ce niveau-là également, des mesures sont prises.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Mme la ministre, je vous remercie d'avoir rappelé que le harcèlement est un fléau général, qui commence souvent dès l'école maternelle et s'étend à tous les secteurs de la société, et qu'il y a donc lieu de tenter d'éradiquer ce phénomène à la racine.

Je vous remercie également d'avoir rappelé les initiatives du gouvernement bruxellois pour lutter contre le harcèlement sexiste, en particulier à la STIB et dans l'espace public attenant à son réseau. La formation et la sensibilisation sont essentielles, et il convient d'inciter à libérer la parole des personnes harcelées.

Concernant le tragique accident de ce week-end, les femmes vont effectivement se sentir beaucoup plus concernées et vont avoir tendance à se coller aux murs de crainte d'être poussées sur les voies comme cette malheureuse dame. Il faut prendre des mesures pour accroître le sentiment de sécurité de la population, mais aussi celui des conducteurs des rames, qui doivent pouvoir être prévenus. Le fait de savoir qu'ils peuvent à tout moment se

- Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Uit het overzicht dat u gaf blijkt inderdaad dat er al heel wat acties op touw staan. Nu komt het erop aan te zien of die tot enige evolutie leiden.
- Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ik wil nog even ingaan op de vraag van mevrouw Aït Baala.

Eind december 2021 had de MIVB geen klachten ontvangen over seksuele intimidatie. U verwijst naar feiten die ernstig zijn, maar zonder formele klacht kan de MIVB niet veel doen.

Het is dan ook bijzonder belangrijk dat slachtoffers ruchtbaarheid geven aan die incidenten en aangifte doen bij de politie. Daarbij moeten ze zich veilig kunnen voelen. Ik zal die kwestie volgen bij de MIVB.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

- betreffende "de opleiding inzake verkeersveiligheid en het gebruik van steps in de Brusselse scholen".
- De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Naast de klassieke vormen van mobiliteit ontwikkelen zich de laatste jaren ook nieuwe vormen, zoals elektrische steps. De meeste ongevallen met die steps zijn te wijten aan de onervarenheid van de bestuurder. Je op een veilige manier verplaatsen in de stad is immers iets dat je moet leren, liefst zo jong mogelijk.

Daarom organiseert het Vias Institute een opleiding voor volwassenen. Ook voor kinderen zijn er allerlei opleidingen, maar op de website van Brussel Mobiliteit vind ik er geen voor het leren rijden met een step.

Een aantal verenigingen biedt deze opleiding wel aan. Als die op school gegeven wordt, is daar allicht overleg voor nodig met de Vlaamse Gemeenschap, de Federatie Wallonië-Brussel en de gemeenten. Plant u een dergelijk overleg?

retrouver face une tragédie de ce type doit en effet engendrer un énorme stress chez eux.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- Nous verrons si les actions entreprises donneront lieu à une évolution.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vu le nombre d'interventions, le débat s'est élargi, mais la question de Mme Aït Baala mérite effectivement une réponse plus précise.

Fin décembre, la STIB n'avait reçu aucune plainte ou demande formelle sur des faits de harcèlement en 2021. Les faits évoqués peuvent donc être qualifiés de graves, mais si des informations circulent à leur sujet au sein de la STIB, c'est de manière informelle. En effet, l'absence de plainte formelle limite le champ d'action de la STIB. Pour évaluer l'ampleur du phénomène, bien connaître les acteurs et réagir adéquatement, il faut une plainte formelle et un partage d'informations.

Il est donc particulièrement important d'encourager les victimes à désigner les coupables et à porter plainte pour cyberharcèlement, y compris auprès de la police, et de créer une atmosphère sécurisante propice à cela. Je vais suivre cela de près avec la STIB.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant ''la formation à la sécurité routière et à l'usage des trottinettes au sein des écoles bruxelloises''.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mon groupe politique est sensible à la question de la sécurité routière, notamment celle des plus jeunes, lors des déplacements en ville. Depuis plusieurs années, nous assistons à une petite révolution dans le cadre de la mobilité en ville. À côté d'une mobilité classique - marche, vélos, motos, voitures, transports en commun et taxis - se développent de nouveaux modes de déplacements comme les trottinettes électriques.

Bien circuler en ville n'est pas toujours évident, mais cela s'apprend. Plus tôt on apprend, mieux on s'en sort, même s'il n'est jamais trop tard pour apprendre. Pour rappel, selon l'Institut Vias, la majorité des accidents impliquant des trottinettes résulte d'un manque d'expérience de la part du conducteur.

Dans l'une de mes questions précédentes, j'ai souligné l'augmentation du nombre de blessés dans notre Région lors du premier semestre de l'année 2021. Une partie de la solution réside dans l'apprentissage. C'est la raison pour laquelle l'Institut

Vias organise, par exemple, une formation pour adultes intitulée "First Ride Academy". Cette formation semble porter ses fruits et donner envie à une série de participants d'utiliser les trottinettes électriques.

Des formations, reprises sur le site web de Bruxelles Mobilité, existent pour les enfants inscrits dans les écoles maternelles, primaires et secondaires. Néanmoins, je n'y retrouve pas de formations dédiées à l'usage des trottinettes. Certaines associations sensibles à la formation des jeunes aux nouveaux modes de mobilité développent également ce type de formations dans les écoles. Par exemple, l'asbl Fédémot arpente pour l'instant les écoles wallonnes.

Il me semble donc opportun de faire le point avec vous sur les différentes initiatives mises en place dans les écoles bruxelloises. Elles visent à apprendre aux enfants les bons réflexes et à leur apporter les connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour pratiquer de manière sereine, la trottinette dans un premier temps, et la trottinette électrique dans un second temps. Quant au vélo, il fait l'objet d'autres initiatives.

Ces formations, dans la mesure où elles s'intègrent au cadre scolaire, requièrent sans doute une concertation avec la Communauté flamande, la Fédération Wallonie-Bruxelles et les communes.

Une concertation avec les communes, la Région flamande et la Fédération Wallonie- Bruxelles est-elle prévue pour organiser de telles formations dans les écoles situées sur le territoire de la Région bruxelloise ?

Quelles initiatives actuelles ou futures permettent-elles aux publics scolaires des écoles maternelles, primaires et secondaires (francophones et néerlandophones) de se familiariser, d'une part, avec le Code de la route, grâce à une formation théorique, et, d'autre part, avec la circulation à vélo, à trottinette ou trottinette électrique, grâce à une formation pratique ?

Combien d'écoles francophones et néerlandophones ont-elles demandé des formations à la trottinette, à la trottinette électrique ou au vélo pour au moins une classe de l'école en 2020 et en 2021 ? Avez-vous des chiffres pour 2022 ? Certes, cette question aurait pu être posée par écrit. Si la réponse est fastidieuse à lire, je serai heureux de la recevoir par écrit.

La page "Soutien matériel et financier" de la rubrique "Écoles" du site internet de Bruxelles Mobilité renvoie vers la page "Partenaires". Sur la page destinée aux écoles, on peut lire que celles-ci peuvent disposer de "la liste d'aide que les écoles bruxelloises peuvent recevoir pour améliorer la mobilité scolaire. Les écoles en plan de déplacements scolaires peuvent demander certaines aides dans le cadre de leur plan d'actions. [...] Les écoles sans plan de déplacements scolaires peuvent s'en inspirer et éventuellement prendre contact directement avec les organisations partenaires mentionnées".

Welke initiatieven maken de schoolgaande jeugd vertrouwd met het verkeersreglement en het gebruik van fiets of step? Hoeveel Franstalige en Nederlandstalige scholen hebben zo'n opleiding aangevraagd voor minstens een klas in 2020 en 2021? Zijn er al cijfers voor 2022?

Scholen met een verplaatsingsplan kunnen een beroep doen op partnerorganisaties. De andere scholen kunnen zich daardoor laten inspireren en zelf contact opnemen met die organisaties. Dat belooft tenminste de website van Brussel Mobiliteit, maar de link naar de lijst met organisaties werkt niet. Zult u ervoor zorgen dat de scholen online toegang krijgen tot deze informatie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-Brussel Mobiliteit is zich ervan bewust dat de schoolgaande jeugd, maar ook het grote publiek, moet leren omgaan met de nieuwe verplaatsingswijzen.

Momenteel loopt er in de scholen geen opleiding voor stepgebruikers, zoals die er wel is voor fietsers of voetgangers.

Sinds 2020 subsidieert Brussel Mobiliteit wel de vzw GoodPlanet Belgium, die de eerste multimodale opleiding organiseert voor leerlingen van de eerste graad secundair. Daarin worden de verschillende verplaatsingswijzen, waaronder de step, onder de aandacht gebracht. Ook de verkeersveiligheid en de belangrijkste regels van het verkeersreglement komen aan bod

In het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 krijgt bewustmaking van het publiek in verband met de nieuwe vervoerswijzen prioriteit. Daarvoor zal het gewest samenwerken met andere instellingen of gewesten. Dat betekent dat er moet gewerkt worden aan de bewustmaking en opleiding van de schoolgaande jeugd, maar ook van ouders en leerkrachten.

2155

De multimodale opleiding ging in 2020 van start en werd verstoord door de coronacrisis. Het aantal deelnemers is mij nog niet bekend. Het fietsersbrevet werd in het schooljaar 2020-2021 uitgereikt in 126 klassen. Het is de bedoeling hetzelfde aantal te bereiken in het schooljaar 2021-2022.

De partnerorganisaties staan op de website van Brussel Mobiliteit onder de rubriek 'Materiële en financiële steun'. In de loop van 2022 zal ook de rubriek 'Scholen' aangepast worden.

Toutefois, je constate que ce lien n'est pas cliquable. De ce fait, comment les écoles font-elles pour accéder aux informations ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour que les écoles de la Région bruxelloise puissent avoir un accès en ligne aux informations qui leur sont nécessaires pour mener à bien ces formations?

Mobilité

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si la trottinette ne date pas d'hier, son usage a explosé dans le contexte urbain contemporain : il nous faut dès lors réagir, comme c'est le cas pour tous les nouveaux modes de transport.

Bruxelles Mobilité est consciente de la nécessité de sensibiliser et d'éduquer le public scolaire, mais aussi le grand public, à la pratique des nouveaux engins de déplacement et aux risques qui y sont associés. Pour l'heure, aucune formation spécifique à la pratique de la trottinette n'existe dans les écoles de la Région, alors que c'est déjà le cas pour la marche, avec le Brevet du piéton, ou le vélo, avec le Brevet du cycliste.

En revanche, Bruxelles Mobilité subventionne depuis 2020 l'asbl GoodPlanet Belgium, qui organise pour la première fois un brevet multimodal en milieu scolaire.

Son but est d'assurer un accompagnement "multimodes" d'élèves du premier degré de l'enseignement secondaire, c'est-àdire de douze à quatorze ans, qui intègre les déplacements à pied, en trottinette, à vélo et en transports publics. L'accent est mis sur l'apprentissage de la sécurité routière et des principales règles du Code de la route.

De manière plus structurelle, nous avons introduit dans notre nouveau plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) 2021-2030, l'action 22 "Améliorer les connaissances (des usagers de la route)" et l'action 30, "Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en matière de sécurité routière".

La première action a pour ambition d'améliorer les connaissances de l'ensemble des usagers sur les différents moyens de déplacement (trottinette y compris), et la seconde, de contrôler les nouveaux phénomènes en matière de nouveaux engins de déplacement, afin d'identifier des pistes de sensibilisation pour les différents publics cibles, en ce compris le public scolaire. Aujourd'hui, cela concerne les trottinettes, demain cela pourrait être un autre engin.

Ainsi, la sensibilisation et l'éducation à la pratique en toute sécurité des nouveaux engins de déplacement sont identifiées comme une priorité. Les collaborations avec d'autres institutions ou Régions seront envisagées au cas par cas lors de l'organisation de ces actions.

Compte tenu des objectifs présents dans notre nouveau PASR, la sensibilisation et l'éducation du public scolaire - élèves, parents, enseignants - à la pratique des nouveaux engins de déplacement va continuer et s'intensifier.

n° 59 - nr. 59

Concernant la trottinette, la crise du Covid-19 et ses confinements ont perturbé la tenue du brevet multimodal, qui s'organisait pour la première fois en 2020. Les chiffres définitifs des participations doivent encore nous parvenir.

COMMISSION

Mobilité

Concernant le vélo, le brevet du cycliste, qui est un projet renforçant les connaissances théoriques et les aptitudes pratique des jeunes cyclistes, a été réalisé dans 126 classes durant l'année scolaire 2020-2021. L'objectif est d'atteindre le même nombre de classes durant l'année scolaire 2021-2022.

Dans la rubrique "Soutien matériel et financier" du site internet de Bruxelles Mobilité, chaque matériel ou animation présente un lien vers les partenaires concernés.

De plus, étant donné le travail important d'évolution de la vision de la mobilité scolaire et de la démarche des plans de déplacements scolaires de cette année 2021, nous avons prévu de revoir le contenu de l'onglet "Écoles" du site de Bruxelles Mobilité durant l'année 2022.

Les écoles ayant un plan de déplacements scolaires sont déjà en contact continu avec nos services. Nous organisons aussi chaque année le Salon des plans de déplacements scolaires où elles peuvent rencontrer l'ensemble des partenaires. Les écoles reçoivent les documents utiles et des contacts au travers des asbl qui les coachent pendant les dix-huit premiers mois de leur plan de déplacements scolaires ou par l'entremise de Bruxelles Mobilité, qui répond ensuite à leurs plans d'action, questions et demandes.

Les écoles qui n'ont pas de plan de déplacements scolaires sont quant à elles invitées régulièrement à participer à des événements tels que la Semaine de la mobilité. À partir de janvier 2022, l'infolettre News Mobilité scolaire sera également envoyée aux référents en éducation à la mobilité et à la sécurité routière et à toute personne intéressée par la mobilité scolaire en Région bruxelloise.

- M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vous encourage à poursuivre les actions en matière de prévention et de formation, ainsi qu'à les rendre plus visibles et accessibles.
- L'incident est clos.

DEMANDE **D'EXPLICATIONS** DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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 signalisation physique des points-nœuds vélo".

De scholen met een verplaatsingsplan staan al in contact met Brussel Mobiliteit. Op een jaarbeurs kunnen ze de partnerorganisaties ontmoeten. Gedurende de eerste achttien maanden worden de scholen begeleid door vzw's, die hen documentatie en contacten bezorgen.

Ook de andere scholen worden regelmatig uitgenodigd voor evenementen, zoals de Week van de Mobiliteit. Vanaf 2022 krijgen ze ook de nieuwsbrief News Schoolmobiliteit.

- De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Ik moedig u aan om de bewustmaking voort te zetten en toegankelijker te maken.
- Het incident is gesloten.
- VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE
- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de fysieke bewegwijzering van fietsknooppunten".

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

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Fietsen in Brussel zit in de lift. Dat is niets nieuws. In het coronajaar 2020 steeg het aantal fietsers met maar liefst 60%. Dat is mede uw verdienste, mevrouw de minister, met de coronafietspaden die u, onder meer, hebt aangelegd. De beste campagne om het fietsen te promoten waren die coronafietspaden. We moeten verdergaan op dit elan en het fietsen blijven promoten.

De fiets is een vervoermiddel maar fietsen is ook gewoon een aangename en ideale vrijetijdsbesteding. Het is toegankelijk, gezond en maakt het mogelijk de omgeving te bewonderen, een praatje te slaan enzovoort.

Uitgestippelde fietsroutes zijn zeer interessant. Het systeem van fietsroutes met fietsknooppunten bestaat reeds elders in ons land en kent veel succes. We zouden dit ook in het Brussels Gewest kunnen organiseren. Er bestaan al gewestelijke fietsroutes die in 2022 geëvalueerd worden.

Veel vrijetijdsfietsers maken echter gebruik van de zogenaamde fietsknooppunten waarbij fietsers zelf een route kunnen samenstellen. Jullie kennen dit systeem wel, waarbij je op voorhand je route uitstippelt en de nummers op je hand of op een briefje kunt noteren. Je hoeft dus geen telefoon of gps te gebruiken en kunt gewoon de nummers volgen die aangeduid zijn op de bordjes langs de weg.

Dit kan veel nieuwe kansen bieden. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan een groter potentieel om recreatieve fietsers aan te trekken. Dat leidt op zich dan weer tot nieuwe opportuniteiten voor het toerisme, de horeca, de cultuursector enzovoort.

Fietsknooppunten bieden meer verkeersveiligheid en meer fietsplezier omdat fietsers op voorhand alleen een aantal nummers moeten noteren en die dan gewoon kunnen volgen. Ze zijn niet voortdurend afgeleid of op zoek waardoor er geen gevaarlijke situaties ontstaan. In 2020 ontwikkelde een groep vrijwilligers onder de naam bikenode.brussels een digitaal netwerk van fietsknooppunten met ongeveer 250 km Brusselse fietsroutes. Groen is bijzonder dankbaar dat vrijwilligers die taak op zich hebben genomen. Het is kenmerkend voor het enthousiasme dat bij zeer grote groepen bestaat om Brussel te veranderen, mee vorm te geven en te verbeteren, onder andere op het vlak van de mobiliteit.

Die kaart is momenteel alleen online beschikbaar, terwijl een fysieke wegbewijzering het gebruiksgemak enorm zou bevorderen. In februari 2021 toonde u interesse om het burgerinitiatief bikenode.brussels te ondersteunen en vertelde u aan Bruzz dat visit.brussels onderzoekt hoe het de fysieke bewegwijzering van de Brusselse knooppuntenroute kan plaatsen.

Kunt u ons een stand van zaken geven over de creatie van fysieke fietsknooppunten? Wat zijn de resultaten van het onderzoek van

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- En 2020, le nombre de cyclistes à Bruxelles a augmenté de 60 %, grâce notamment aux coronapistes. Nous devons continuer sur cet élan.

Les itinéraires cyclables balisés sont très intéressants. S'il existe déjà des itinéraires cyclables régionaux, la Région bruxelloise aurait tout à gagner à développer un réseau de points-nœuds vélo, comme l'ont fait avec succès les deux autres Régions.

Ces points-nœuds permettraient d'attirer davantage de cyclistes récréatifs, avec un effet positif sur le tourisme, l'horeca, le secteur culturel, etc.

Bénéfiques en matière de sécurité routière, ils procurent aussi davantage de plaisir aux cyclistes, qui n'ont plus qu'à suivre les numéros notés au préalable.

En 2020, un groupe de bénévoles regroupés sous le nom de bikenode.brussels a développé un réseau de points-nœuds bruxellois, de quelque 250 km. Cette carte n'est actuellement disponible qu'en ligne alors qu'une signalisation physique en faciliterait grandement l'utilisation. En février 2021, vous aviez manifesté votre intérêt pour cette initiative citoyenne et annoncé que visit.brussels étudiait les possibilités de signalisation physique des points-nœuds bruxellois.

Quels sont les résultats de cette étude ? Bruxelles Mobilité a-telle été consultée ? Quel est le calendrier et le budget prévus à cet effet ?

Cette signalisation physique sera-t-elle réalisée en concertation avec bikenode.brussels ?

visit.brussels? Idealiter werkt u samen met Brussel Mobiliteit en visit.brussels.

Wie zal instaan voor de fysieke bewegwijzering van de fietsknooppunten? Wat is de voorziene planning en wat is het bijhorende budget?

Hebt u overlegd met de initiatiefnemers van bikenode.brussels en zal de fysieke bewegwijzering in samenwerking met hen worden aangelegd?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik heb u al tweemaal geïnterpelleerd over het uitblijven van fietsknooppunten in het Brussels Gewest. Er bestaat enkel een mooi vrijwilligersinitiatief, bikenode.brussels, dat een reeks mooie fietswandelingen tussen Brusselse bezienswaardigheden heeft uitgestippeld.

Sindsdien heeft visit.brussels een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de bewegwijzering en het beheer van het fietsknooppuntennetwerk. Hoe is het dossier in 2021 geëvolueerd? Zijn er in de begroting van 2022 middelen voor uitgetrokken? Komen die uit het Europees Herstelplan?

Wanneer zal de bewegwijzering een feit zijn? Hoe steunt u het burgerinitiatief bikenode.brussels?

Visit.brussels heeft een digitale toeristische fietskaart uitgegeven, waarop de Brusselse knooppunten vermeld staan.

Het project is moeizaam op gang gekomen omdat er onduidelijkheid heerste over wie het zou coördineren: visit.brussels, Leefmilieu Brussel of Brussel Mobiliteit. Is er ondertussen een aparte dienst in het leven geroepen?

Wie zal de bewegwijzering plaatsen en onderhouden? Brussel Mobiliteit?

Wat met het participatieve aspect van het project?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il y a très exactement un an, et ensuite il y a six mois, je vous interpellais sur l'absence regrettable, en Région bruxelloise, de points-nœuds. En effet, lorsque nous regardons une carte de trajets pour cyclistes, il existe des points-nœuds un peu partout en Flandre et en Wallonie, mais aucun à Bruxelles.

Vous sembliez, lors de nos débats, découvrir le travail fantastique réalisé par un réseau de bénévoles, visant à renseigner les points d'intérêt bruxellois. Au choix des cyclistes, ils permettent de réaliser de magnifiques balades récréatives dans la capitale et donnent ainsi l'occasion à de nombreuses familles, groupes d'amis et sportifs de découvrir autrement la capitale tout en participant à la relance économique.

Depuis lors, visit.brussels a lancé un ou plusieurs marchés pour la signalisation, la gouvernance et la maintenance du réseau. Où en sommes-nous ? Qu'a-t-il été réalisé dans le cadre de ces marchés en 2021 ? Quels sont les montants dépensés en 2021 et inscrits en 2022 pour le projet global ? S'agit-il bien d'argent du plan de relance européen ?

Quand verrons-nous dans l'espace public cette signalétique tant attendue ? Qu'avez-vous fait en matière de soutien et de suivi de l'initiative citoyenne bikenode.brussels, hormis diffuser de l'information ?

Une carte touristique numérique de Bruxelles à vélo a été éditée par visit.brussels, qui reprend les points-nœuds à Bruxelles en indiquant les prédictions avec ceux du Brabant flamand et du Brabant wallon. La numérisation de ces données a été intégrée.

La difficulté du projet résidait notamment dans l'éclatement du pilotage entre visit.brussels, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. L'idéal eût été d'avoir, comme en Flandre, un "routebureau", pour plus d'efficacité. Où en sommes-nous un an plus tard ? Un département spécifique a-t-il été créé ?

Qui placera les panneaux des points-nœuds et qui en assurera l'entretien ? Bruxelles Mobilité ?

Qu'en est-il de la coconstruction du projet avec les citoyens ?

Dans les provinces flamandes, les ambassadeurs des pointsnœuds s'assurent régulièrement de leur présence et de leur

In elke Vlaamse provincie controleren ambassadeurs de staat van de bewegwijzering van de fietsknooppunten. Hoe zal dat hier worden aangepakt? De gewestelijke fietsroutes werden nooit helemaal voltooid en slechts 75% is bewegwijzerd. Eerder zei u dat er een evaluatie van de gewestelijke fietsroutes zou moeten komen. Hoever staat u daarmee?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ik sluit mij aan bij de complimenten voor de vrijwilligers die belangrijke stappen hebben gezet en ervoor zorgden dat we daarmee aan de slag kunnen gaan.

Voor de creatie van de fietsverbindingen zal visit.brussels het voortouw nemen bij het opzetten van een fysiek fietsknooppuntennetwerk. Dat is op zich niet abnormaal. Ook in de andere provincies is het de toeristische dienst die het voortouw neemt in die materie. De financiering gebeurt echter door Brussel Mobiliteit en ook mijn kabinet werkt actief mee. De modaliteiten van dit project met overheidsfinanciering worden momenteel verder uitgewerkt met de betrokkenen.

Intussen heeft visit.brussels ook al een overheidsopdracht gepubliceerd voor werken met betrekking tot een raamakkoord voor de productie, levering en plaatsing van de bewegwijzering en de markering voor het fietsknooppuntennetwerk in het Brussels Gewest.

(verder in het Frans)

Dat is meteen ook een antwoord op uw vraag, mevrouw d'Ursel. We zijn momenteel bezig met de studie die ik eind vorig jaar heb vermeld.

3113 (verder in het Nederlands)

De opdracht bestaat uit twee delen. Het eerste deel betreft een studie voorafgaand aan het uitrollen van het fietsknooppuntennetwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de coördinatie van het project. Het tweede deel gaat over het uitvoeren van de werken, de levering en de plaatsing in het kader van het uitrollen van het fietsknooppuntennetwerk.

De opdracht werd toegewezen aan een firma en zal worden uitgevoerd in de loop van 2022.

In 2021 heeft visit.brussels contact opgenomen met verschillende Belgische provincies om te analyseren hoe zij de bewegwijzering van hun fietsknoopnetwerk hebben uitgerold. Dankzij die analyse kon het bestek worden opgesteld. Een meer diepgaand onderzoek zal gebeuren in het kader van het eerste

visibilité pour les cyclistes intéressés. Qu'est-il prévu en Région bruxelloise ?

Le réseau des itinéraires cyclables régionaux n'a jamais été complètement achevé. Un peu plus de la moitié des travaux ont été réalisés et seuls 75 % des itinéraires ont été balisés. Que va devenir ce réseau ? Lors de ma dernière interpellation, vous ne manquiez pas de confirmer que l'adoption du plan Good Move - mailles apaisées, création de pistes cyclables - et le temps écoulé depuis la conception du réseau des itinéraires cyclables régionaux en 1993 justifiaient une évaluation de ce dernier. Un an plus tard, où en est cette évaluation et quelles en sont les conclusions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Je me joins aux compliments adressés aux volontaires qui sont à l'origine de cette initiative.

Visit.brussels mettra en place un réseau physique de pointsnœuds, comme l'ont fait les offices de tourisme d'autres provinces. Le financement est assuré par Bruxelles Mobilité et mon cabinet.

Visit.brussels a déjà publié un cahier des charges relatif à la conclusion d'un accord-cadre pour la production, la fourniture, la pose du balisage et marquage du réseau de points-nœuds en Région bruxelloise.

(poursuivant en français)

Je réponds ainsi également à votre question, Mme d'Ursel. Nous lançons actuellement l'étude que j'ai mentionnée à la fin de l'année dernière.

(poursuivant en néerlandais)

La mission se décline en deux parties : la première est une étude préalable au déploiement du réseau de points-nœuds en Région bruxelloise et la coordination du projet. La deuxième porte sur l'exécution des travaux, la livraison et l'installation.

Le marché a été attribué et sera exécuté dans le courant de l'année 2022.

En 2021, visit.brussels a élaboré un cahier des charges en deux parties sur la base d'une analyse de la signalétique des réseaux cyclables à points-nœuds dans plusieurs provinces belges. La première partie porte sur une analyse plus approfondie, pour un budget de 57.710 euros, hors TVA. La deuxième partie est un marché à bordereau de prix, dont le budget final dépendra

deel van dit bestek. Het budget daarvoor bedraagt 57.710 euro, exclusief btw.

Het tweede deel is een opdracht tegen prijslijst. Het definitieve budget zal afhankelijk zijn van de analyse in het eerste deel waarin de exacte hoeveelheid benodigde signalisatievoorzieningen bepaald zal worden.

De firma Folkersma heeft die opdracht gekregen en stelde een goed gedetailleerde planning voor die in de loop van 2022 zou moeten worden uitgevoerd.

Folkersma is marktleider in Nederland in het domein van de levering en installatie van toeristische borden. De onderneming heeft een grote expertise en beschikt over een ISO-certificering. Ik ga ervan uit dat het een goede partner is.

Folkersma neemt de taak op zich om de nodige toestemmingen en vrijstellingen te bekomen. De firma zorgt ervoor dat de gegevens kunnen worden gedeeld met derden dankzij de digitale tool C-TIP. Dat is belangrijk om het systeem te laten communiceren met de tools van Brussel Mobiliteit. Verbindingen met de andere gewesten en systemen van bewegwijzering zijn eveneens mogelijk.

Ik heb veel respect voor het werk van bikenode.brussels en heb contact opgenomen met de initiatiefnemer van het project. We zijn de precieze rol ervan nog aan het bespreken in het kader van het overleg over het ideale beleidsmodel voor het project, maar de studie zal voor de signalisatie rekening houden met het werk van het vrijwilligersnetwerk.

Het netwerk van digitale knooppunten in Brussel is trouwens ook al opgenomen op de nieuwe kaart Bike for Brussels van Brussel Mobiliteit en op een toeristische kaart van visit.brussels, die acht thematische routes bevat.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Bedankt voor uw heldere en enthousiasmerende antwoorden. U bevestigt dat de beslissing is genomen en dat er werk wordt gemaakt van de fysieke aanleg van fietsknooppunten en de bewegwijzering ervan. Dat is uitstekend nieuws.

Ik ben zelf een fervent gebruiker van fietsknooppunten, zeker tijdens vakantieperiodes. Ze hebben absoluut een toeristische meerwaarde. Ook mijn kinderen vinden het fantastisch om mee te bepalen waar we heen zullen rijden. We zullen hier veel mensen blij mee maken.

Ik kan me voorstellen dat ook de mensen van bikenode.brussels tevreden waren toen u meldde dat dit er aankomt. Het is ook super dat u hen hierbij betrekt. Dat is een mooie bekroning van al hun werk.

U gaf aan dat er in de opdracht twee delen zijn. Eerst is er de studie die duidelijk moet maken waar de eerste bewegwijzeringen moeten komen. Het moet uiteraard een

de l'analyse de la première partie, qui déterminera la quantité exacte d'équipements de signalisation nécessaires.

Le contrat a été attribué à la société Folkersma, principal acteur de ce marché aux Pays-Bas, possédant une grande expertise et certifiée ISO. Elle réalisera les travaux en 2022 selon un calendrier détaillé, et se charge d'obtenir les autorisations et dispenses nécessaires. Elle s'engage à ce que les données puissent être partagées grâce à l'outil numérique C-TIP.

L'étude prendra en compte le travail du réseau de volontaires de bikenode.brussels et son rôle futur dans la gestion du réseau est en réflexion.

Le réseau de points-nœuds numériques de Bruxelles figure déjà sur la nouvelle carte Bike for Brussels de Bruxelles Mobilité, ainsi que sur une carte touristique de visit.brussels proposant huit itinéraires thématiques

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Vous confirmez que la décision a été prise et que le déploiement physique et la signalisation des points-nœuds devraient suivre. C'est une excellente nouvelle qui fera beaucoup d'heureux à Bruxelles.

La décision d'impliquer les membres de bikenode.brussels est une belle récompense pour leur travail.

Les deux parties de la mission, c'est-à-dire l'étude et le balisage, seront-elles concrétisées en 2022 ?

samenhangend netwerk zijn. Het tweede deel betreft de plaatsing van de bewegwijzering.

Klopt het dat beide delen, dus ook de uitvoering, in 2022 zullen plaatsvinden? Kunt u dat bevestigen zodat we kunnen inschatten wanneer het netwerk voor de Brusselaars beschikbaar zal zijn? Zal het eind 2022 klaar zijn of moeten we er een andere termijn op kleven?

Bedankt voor dit initiatief. Ik kijk er alvast naar uit om de fietsknooppunten zelf te gaan ontdekken.

- Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-Hoeveel middelen zijn er voor 2022 begroot? Komen die uit het Europees Herstelplan?
- Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Verstraete, u vraagt om meer zicht te krijgen op de timing. Het is de bedoeling om in 2022 van start te gaan. Hoeveel en welke wegwijzers er dan reeds zullen zijn kan ik nu nog niet zeggen. Het is de bedoeling om ervoor te zorgen dat de ontplooiing in elk geval start en dat de studie ons daarbij helpt.
- 3125 (verder in het Frans)

Mevrouw d'Ursel, de Europese middelen worden voor het gewestelijk herstelplan ingezet. Dit project wordt door Brussel Mobiliteit gefinancierd en ook door visit.brussels gecoördineerd.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Het is positief dat u het burgerinitiatief vandaag als een volwaardige partner bij het dossier betrekt. Hopelijk zullen de vrijwilligers op langere termijn als ambassadeurs van de fietsknooppunten worden ingezet.

Een goed uitgebouwd fietsroutenetwerk kan het Brusselse toerisme stimuleren, is goed voor de horeca en de handelswijken en kan op die manier tot economisch herstel bijdragen. U zou het fietsroutenetwerk moeten inzetten om Brussel extra in de kijker te plaatsen.

Wat wordt het lot van de gewestelijke fietsroutes?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce dossier va effectivement dans le bon sens. Vous n'avez pas répondu à la question relative aux budgets qui lui sont consacrés : les fonds proviennent-ils de ceux octroyés par le plan de relance européen ?

26

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- M. Verstraete, l'objectif est de lancer le déploiement en 2022, mais je ne peux pas vous dire combien de panneaux indicateurs de quel type seront placés.

(poursuivant en français)

Pour répondre à Madame d'Ursel, nous déployons actuellement des fonds propres et non des fonds européens, qui serviront au plan de relance. Ce projet-ci est financé par les fonds de Bruxelles Mobilité, en étroite collaboration avec visit.brussels. Comme dans les autres Régions du pays, le service de tourisme pilote le projet, mais un budget est octroyé par Bruxelles Mobilité pour sa mise en œuvre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Des citoyens bénévoles ont fait un travail remarquable pour offrir un véritable parcours à Bruxelles, et j'entends que vous les considérez aujourd'hui comme des partenaires. J'espère que ces rapports étroits s'inscriront dans la durée pour en faire de véritables ambassadeurs de ces points-nœuds, y compris en matière d'entretien et de visibilité du parcours. Cette collaboration est importante.

Ces nouveaux parcours touchent au tourisme en Région bruxelloise. En permettant au plus grand nombre de mieux connaître la capitale, mais aussi en faisant fonctionner l'horeca et les commerces, ils peuvent contribuer au plan de relance. L'argent dépensé par les touristes dans ce cadre est très important. Dans les circonstances actuelles, ces initiatives doivent être soutenues.

Cependant, l'entretien ou la pose de panneaux ne constituent pas une forme de relance. Il faut aller beaucoup plus loin, avec une stratégie plus large, englobant tout ce qui tourne autour de ces points-nœuds et qui permettrait de mettre davantage Bruxelles Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).Een van de beleidslijnen uit Good Move is om een volwaardig
gewestelijk fietsnetwerk uit te bouwen. Daarin kunnen twee
niveaus worden onderscheiden: een fijnmazig netwerk met
standaardcomfort, waarin zowel gescheiden fietspaden als
fietsstroken voorkomen (de fietsroutes), en een grofmazig
netwerk met meer fietscomfort, dat beantwoordt aan hoge
kwaliteitseisen.

De fietsroutes werden maar voor de helft voltooid en slechts 75% is bewegwijzerd. Ik pleit voor een evaluatie van het project, aangezien de plannen uit 1993 dateren en er ondertussen 'mazen' voor rustige wijken en nieuwe fietspaden zijn bij gekomen.

Tot slot wil ik wijzen op de aantrekkelijkheid van het knooppuntennetwerk, doordat het verbonden is met de netwerken buiten de gewestgrenzen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dit is goed nieuws. Ik denk niet dat er nog moet getreurd worden over zaken die er niet zijn. De fietsknooppunten bestaan al heel lang in de andere gewesten, maar Brussel is daar, tot vandaag, nooit op ingegaan. Het is fantastisch dat u hebt beslist om dat wel te doen.

Hier liggen kansen voor Brussel op economisch vlak en ook op cultureel vlak. Het is niet te laat, integendeel, het moment is aangebroken om, samen met de mensen van bikenode.brussels en visit.brussels, te bekijken hoe u de sterktes van het bruisende Brussel, dat een enorm interessant aanbod heeft op het vlak van horeca, cultuur, evenementen enzovoort, kunt verenigen langs de fietsknooppunten die u zal aanleggen. Dit brengt vooral veel opportuniteiten met zich mee. Ik kom hier later met plezier op terug.

- Het incident is gesloten.

en valeur. Je vous demande d'avancer sur ce point avant que le circuit ne soit complètement achevé.

Enfin, je n'ai pas reçu de réponse au sujet du réseau des itinéraires cyclables régionaux.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant des itinéraires cyclables régionaux (ICR), l'une des actions principales du plan Good Move est de créer un véritable réseau cyclable régional. Il est élaboré selon différentes approches.

Il comprend d'abord un réseau de voiries cyclables à 100 %. Il s'agit d'offrir les conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées aux types de rue et tenant compte de l'importance du trafic. Le principe de base en est la mixité et, lorsque cela est nécessaire et possible, la séparation.

Ensuite, il comporte un grand réseau structurant d'itinéraires cyclables accessibles à deux catégories : vélo plus et vélo confort. Ici, les axes visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des normes d'aménagement et de gestion élevés. Les cinq critères de qualité auxquels doivent répondre ces itinéraires sont les suivants : ils doivent être cohérents, rapides, sûrs, agréables et confortables. La logique est donc très différente de celle en vigueur pour le réseau ICR. Celui-ci n'offrait aux cyclistes que des itinéraires parallèles et secondaires.

Il est à noter que le réseau ICR n'a jamais été totalement achevé. Un peu plus de la moitié des travaux seulement a été réalisée et le réseau n'a été balisé qu'à 75 %. Compte tenu de l'adoption du plan Good Move et de ses mailles apaisées, de la création de pistes cyclables sur certains axes et du temps écoulé pour la conception du réseau ICR - en cours depuis 1993! -, une évaluation de ce dernier serait pertinente. Bruxelles Mobilité lance actuellement cette évaluation, qu'elle mènera cette année.

Enfin, il est à noter que les points-nœuds évoqués sont évidemment connectés grâce à un réseau cyclable attractif.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- C'est une formidable décision d'implanter à Bruxelles ces points-nœuds qui existent depuis longtemps dans les autres régions.

Ils offrent l'opportunité de renforcer la dynamique économique et culturelle de notre Région le long de leur parcours.

- L'incident est clos.

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de middelen die in 2022 worden uitgetrokken voor de herinrichting van de ongevalgevoelige zones".
- De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Voor de MR is de herinrichting van ongevalgevoelige zones een van de belangrijkste prioriteiten inzake verkeersveiligheid. Daarvoor is een sterke politieke impuls nodig en moeten er voldoende middelen worden vrijgemaakt.

Tijdens de begrotingsbesprekingen wees u erop dat drieëntwintig van de dertig prioritaire ongevalgevoelige zones op gewestwegen liggen. Veertien werden opgelost en zes zouden voor eind 2021 worden opgelost. Dat betekent dat er nog drie in 2022 moeten worden voltooid.

U legde voorts uit dat de minder prioritaire ongevalgevoelige zones telkens worden aanpakt wanneer zij zich binnen de perimeter van een lopend project bevinden. Daarvan zijn er zesentwintig uitgevoerd en negentien in uitvoering.

In de begroting 2022 werden de middelen opgetrokken, onder meer om nieuwe microprojecten te kunnen uitvoeren.

Hoe zullen de tien aangekondigde microprojecten worden geselecteerd? Wat is het tijdschema voor de bekendmaking en de selectie van die contracten? Welk budget is daarvoor in 2022 beschikbaar?

De minister-president kondigde aan dat de nadruk in 2022 zal liggen op het veiliger maken van kruispunten. In welke basisallocaties van de begroting 2022 wordt die doelstelling weerspiegeld? Hoeveel geld zullen de gemeenten in 2022

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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,

28

concernant "les moyens alloués en 2022 au réaménagement des ZACA".

M. David Weytsman (MR).- Pour le MR, l'une des grandes priorités de la sécurité routière est le réaménagement et la sécurisation des zones à concentration d'accidents (ZACA), points faibles de Bruxelles.

La sécurisation de ces zones nécessite une impulsion politique forte pour un réaménagement prompt et efficace, à la mesure de la dangerosité de certains de ces sites, où des usagers de la route sont chaque jour mis en danger, quand ils ne perdent pas la vie. Un budget adéquat doit nécessairement être prévu pour réaliser le suivi des études qui ont permis de localiser ces endroits et pour adapter l'infrastructure le plus rapidement possible.

Au moment de l'examen de votre budget en commission de la mobilité, vous aviez rappelé que, sur les trente ZACA prioritaires, vingt-trois sont situées sur des voiries régionales. Parmi ces dernières, quatorze sont résolues et six étaient en cours de réaménagement ou planifiées pour une résolution avant la fin de l'année 2021. Il reste dès lors trois ZACA de priorité 1 à réaliser pour 2022.

Concernant les ZACA de priorité 2 ou 3, vous expliquez qu'elles sont elles aussi prises en considération et qu'elles ont été traitées chaque fois qu'elles se trouvaient dans le périmètre d'un projet en cours de réalisation. Parmi ces dernières, 26 ZACA seraient actuellement mises en œuvre et 19 seraient en cours d'exécution.

Au budget 2022, l'allocation de base relative aux dépenses liées à des travaux d'infrastructure visant à accroître la sécurité semble rassembler une grande partie des crédits alloués spécifiquement à la résolution des ZACA. Celle-ci mentionnait d'ailleurs au budget initial de 2022 une augmentation des moyens de sorte à engager de nouveaux marchés "microprojets", notamment dans le cadre du réaménagement des ZACA et des infrastructures pour la ville 30.

Sur la base de quelle méthodologie les dix microprojets annoncés seront-ils sélectionnés dans le cadre de cette allocation de base ? Quel est le calendrier retenu pour procéder à la publication et à la sélection de ces marchés ? Pour 2022, quelle est l'enveloppe consacrée à ces projets ?

Dans la déclaration de politique générale, le ministre-président avait annoncé que l'accent serait mis sur la sécurisation des carrefours en 2022. Pour y parvenir, il prévoit des mesures ontvangen voor veiligheidsmaatregelen op de wegen waarvoor zij verantwoordelijk zijn?

In de beleidsnota 2022 wordt een nieuwe studie over de ongevalgevoelige zones aangekondigd. Welk budget is daarvoor uitgetrokken? Wanneer worden de resultaten verwacht?

Voor de eerste fase van de studie uit 2014 was er ongeveer twintig man per dag nodig. U schat dat er voor de nieuwe studie ongeveer honderd man per dag nodig zijn om de eerste fase te voltooien. Hoe kan het proces worden verbeterd?

U vermeldde dat de ongevalgevoelige zones opnieuw zouden kunnen worden geëvalueerd op basis van recente ongevallencijfers. Kan de verzameling en de analyse van de gegevens nog verder worden geautomatiseerd, zodat we niet langer zijn aangewezen op semi-manueel werk?

Hoe kan de rapportage efficiënter en goedkoper worden gemaakt, zodat er sneller met de aanpassingswerken kan worden gestart?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-De verbetering van ongevalgevoelige zones is mijn absolute politieke prioriteit.

De programmering van de microprojecten gebeurt tweemaal per jaar aan de hand van een prioriteitenlijst. De projecten worden onder meer getoetst op relevantie, impact, locatie, soort ingreep en het verband met grote projecten waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd.

De microprojecten met betrekking tot hoogprioritaire zones worden automatisch in de programmering opgenomen. De microprojecten binnen de mazen Vijfhoek, Dieleghem, Lambermont, Voorplein, Kuregem en Vijvers van Elsene doorgaans ook, aangezien ze noodzakelijk zijn voor de uitvoering van Good Move.

De prioritering gebeurt op basis van een score waarbij rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid, de begaanbaarheid, de fietsbaarheid, de ongevalgevoeligheid en de aanwezigheid van een schoolomgeving. Er is ook een coördinatie met mijn provisoires, sur le court terme, et la reconstruction définitive de carrefours comme ceux du rond-point Schuman et de la place Sainctelette, sur le long terme. Comment cet objectif se traduitil dans le cadre des crédits prévus au budget 2022 ? Quelles sont les allocations de base concernées ? En 2022, quelle enveloppe sera-t-elle attribuée aux communes pour réaliser des travaux de sécurisation sur les voiries dont elles sont responsables ?

29

Une nouvelle étude ZACA est annoncée dans la lettre d'orientation pour 2022. Quel budget a-t-il été prévu pour la réaliser ? Quand les résultats de cette étude sont-ils attendus ?

Concernant la méthodologie pour réaliser la nouvelle étude, je rappelle que la première phase de l'étude ZACA de 2014 avait exigé quatre hommes par mois, soit plus ou moins l'équivalent de vingt hommes par jour, sans compter la partie 5, à savoir la détermination des ZACA.

Mme la ministre, vous aviez estimé qu'environ cent hommes étaient nécessaires chaque jour pour réaliser la première phase. Ce faisant, une équipe expérimentée s'occuperait de cette phase. Comment, dès lors, améliorer, rationaliser et automatiser ce processus?

Enfin, vous aviez annoncé, au moment de l'examen du budget, que nous pourrions réévaluer et surveiller les ZACA en fonction des chiffres relatifs aux accidents récents. Quelles sont les pistes pour améliorer l'automatisation de la demande, l'envoi et l'analyse de données, afin de ne plus devoir faire appel à du semimanuel ?

Comment permettre l'actualisation automatique de ces données ? Comment effectuer un rapportage aux pouvoirs publics et aux agences concernées, plus efficace et moins coûteux, afin d'améliorer les délais entre l'analyse et le réaménagement effectif ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je me réjouis que nous partagions ce souci d'amélioration des zones à concentration d'accidents (ZACA) dans notre Région. Il reste beaucoup à accomplir avant d'atteindre la "vision zéro" qui est, comme vous le savez, ma priorité politique absolue.

La programmation des microprojets, hors procédure urgente, fait l'objet d'un exercice de priorisation prévu deux fois par an. Les projets sont examinés selon différents critères dont la pertinence, l'impact, la clarification des enjeux, la localisation exacte, le type d'intervention à prévoir et le lien avec les grands projets en cours de demande de permis d'urbanisme. Cela nécessite une coordination importante entre les divers services de Bruxelles Mobilité.

Lors du dernier exercice, les microprojets permettant la résolution d'une ZACA de niveau 1 ont été repris d'office. Les microprojets permettant de résoudre un enjeu de mobilité à l'intérieur d'une des mailles de la première série (Pentagone, Dieleghem, Lambermont, Parvis, Cureghem et étangs d'Ixelles) ont en général été repris, car ils sont nécessaires à la mise en

kabinet en de betrokken gemeenten gepland. De lijst van microprojecten wordt vervolgens in het werkprogramma van Brussel Mobiliteit opgenomen.

Ik kan niet zeggen hoeveel middelen er precies worden uitgetrokken voor het veiliger maken van kruispunten, aangezien die in de verschillende herinrichtingsprojecten zijn geïntegreerd.

is ook geen specifieke basisallocatie voor ongevalgevoelige zones. De budgetten voor verkeersveiligheid hebben betrekking op alle veiligheidselementen. Er is een nieuw kaderakkoord van 2 miljoen euro voor de stad 30 en een nieuw kaderakkoord van 1,5 miljoen euro voor microprojecten.

Zoals elk jaar kent het gewest subsidies aan de gemeenten toe om hun wegen veiliger te maken. De gemeenten kunnen subsidies aanvragen om ongevalgevoelige zones aan te pakken, maar ook om voetgangersoversteekplaatsen en schoolomgevingen veiliger te maken, de snelheid te beperken in het kader van de stad 30 enzovoort. Het totale subsidiebudget bedraagt 5,6 miljoen euro voor 2022.

De studie over de identificatie van de ongevalgevoelige zones zal intern worden uitgevoerd. Er is ditmaal geen aanbesteding gepland, aangezien de gegevens rechtstreeks aan de administratie worden verstrekt en de verwerkingscapaciteit œuvre des mailles afin de répondre aux objectifs du plan Good Move

COMMISSION

Mobilité

La priorisation est ensuite basée sur un score tenant compte des enjeux de sécurité routière, de la marchabilité, de la cyclabilité, de la présence d'une ZACA, de la présence d'un abord d'école et du critère de la sécurisation.

Ces critères permettent donc de définir des priorités parmi toutes les demandes qui sont prises en charge par les services opérationnels. Des choix doivent malheureusement être effectués en fonction des capacités de nos administrations.

Une coordination est également prévue avec mon cabinet et avec les communes concernées. La liste des microprojets est ensuite intégrée au programme de travail des services de Bruxelles Mobilité.

Par conséquent, l'exercice dépasse de manière générale le cadre des ZACA et d'une allocation de base spécifique. Concernant en particulier l'allocation de base relative aux dépenses pour les travaux de voiries et d'infrastructures dans le cadre de la sécurité routière, un budget de deux millions d'euros est prévu en 2022. Par ailleurs, un budget de 1,5 million d'euros est prélevé de l'allocation de base relative aux investissements en voirie pour être alloué à des microprojets.

Il est difficile de répondre avec exactitude à la question portant sur les crédits octroyés à la sécurisation des carrefours, puisque celle-ci est intégrée dans l'ensemble des projets de réaménagement. Il en va de même pour les budgets consacrés aux pistes cyclables et aux trottoirs.

Cependant, nous pouvons préciser que des budgets existent pour la sécurisation, mais ils portent sur l'ensemble des éléments de sécurité, et non pas uniquement sur les carrefours. Ils sont repris dans un nouveau cahier des charges de deux millions d'euros pour la sécurisation de la ville 30 sur le fond de la sécurité routière, dénommé "accord-cadre microprojet ZACA", ainsi que dans un cahier des charges - accord-cadre - de 1,5 million d'euros, qui a été reconduit et porte sur les microprojets.

Comme chaque année, la Région octroie des subsides aux communes afin que celles-ci réalisent des interventions sur les infrastructures en vue de sécuriser leurs voiries. La résolution des ZACA communales est l'une des thématiques pour lesquelles les communes sont effectivement invitées à introduire des demandes. Les autres thématiques concernent la sécurisation des traversées piétonnes, la sécurisation des abords d'écoles, la maîtrise de la vitesse dans le cadre de la ville 30, etc. L'enveloppe globale prévue en 2022 pour ces subsides s'élève à 5.6 millions d'euros.

L'étude visant à localiser les ZACA sera réalisée en interne. Il s'agira principalement d'un exercice technique pour lequel aucun appel d'offres n'est prévu cette fois-ci, car les données nécessaires sont fournies directement à l'administration et la intern beschikbaar is. Daarom is voor die opdracht ook geen budget uitgetrokken.

Slechts 15% van de ongevallengegevens bevat geen geografische referentie. Indien mogelijk kennen we coördinaten toe via een halfautomatisch algoritme. Doordat we de studie in eigen beheer uitvoeren, is er ook geen opstartfase nodig, aangezien de gegevens reeds in de databank zitten en we ervaring hebben met de verwerking ervan.

De identificatie van ongevalgevoelige zones zal in de toekomst verder worden geautomatiseerd. Het doel van de studie 2022 is een eenvoudigere identificatiemethode te ontwikkelen. De resultaten zullen net zoals bij de vorige studie op het platform Mobigis worden gepubliceerd.

Doel is om tegen 2030 alle ongevalgevoelige zones weg te werken. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Ik ben blij dat we dezelfde politieke ambitie delen. Het is evenwel jammer dat u ons geen begrotingsdetails kunt geven, onder meer over het veiliger maken van de kruispunten. Ik begrijp dat er geen aparte afdeling in de begroting is, maar dat maakt het voor de parlementsleden moeilijk om na te gaan de ambities en prioriteiten van de regering ook in de begroting worden weerspiegeld. Misschien kunt u in de toekomst toch wat grotere lijnen meedelen.

We moeten de hoogprioritaire zones zo snel mogelijk aanpakken en in 2022 ook vooruitgang boeken met de overige probleempunten die in de studie van 2014 werden vastgesteld. De middelen zijn begroot. De follow-up is belangrijk. Ik zal u dus binnen enkele weken opnieuw interpelleren.

capacité de traitement nécessaire est disponible en interne. Par conséquent, aucun budget n'est prévu pour cette tâche.

Une grande partie du gain de temps prévu pour la présente étude réside dans le fait que les données sur les accidents sont, pour une grande partie, déjà fournies de manière géolocalisée. Seuls 15 % des accidents n'ont pas de coordonnées. Si possible, nous leur attribuerons des coordonnées en utilisant un algorithme semi-automatique. L'exécution de cette étude en interne signifie également qu'aucune phase de démarrage n'est nécessaire, car les données sont déjà chargées dans la base de données et nous avons l'expérience de leur traitement.

La localisation des ZACA sera encore considérablement automatisée dans le futur. L'objectif de l'étude actuelle pour 2022 est de développer une méthodologie de localisation plus simple que celle utilisée en 2014 et de la mettre en œuvre en interne afin que la répétition régulière de la localisation des ZACA actuelles puisse se faire avec un minimum d'intervention.

En ce qui concerne le rapportage sur la localisation des ZACA, une section prévue dans l'étude 2022 proposera un tableau de bord donnant un aperçu de toutes les ZACA et de leurs statistiques et permettra de diffuser les résultats. Comme pour l'étude précédente, une publication sur la plateforme Mobigis de Bruxelles Mobilité est également prévue.

J'espère que nous arriverons à éliminer toutes les ZACA. Il reste à ce jour de nombreux points à résoudre et de budgets à allouer pour améliorer la situation et tendre vers l'objectif "vision zéro" pour 2030.

M. David Weytsman (MR).- J'ai envisagé de vous poser ces questions par écrit, mais le règlement m'aurait obligé de vous en poser une série. Les questions tout comme les réponses sont en effet un peu techniques.

Le plus important est que nous partagions la même ambition politique. Il nous est toutefois difficile de vous entendre dire que vous ne pouvez pas nous donner des éléments de budget, notamment concernant la priorité donnée aux carrefours. Je comprends que ce n'est pas une division distincte dans le budget, mais comprenez qu'il nous est alors compliqué de vérifier que ce qui est présenté comme une ambition et une priorité est bien traduit dans un budget.

À l'avenir, je vous demanderai, si possible, d'avoir quand même les grands ensembles afin que nous puissions comprendre les priorités budgétaires, notamment. Cela aidera les parlementaires que nous sommes à mieux contrôler le travail de l'exécutif.

Pour le reste, j'espère que la priorité 1 sera derrière nous le plus rapidement possible et que nous pourrons avancer au plus vite en 2022 sur les priorités 2 et 3 de l'ancienne étude relatives aux ZACA. Je constate d'ailleurs que les budgets sont prévus. Le suivi est vraiment important et m'intéresse particulièrement ;

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het doel is niet alleen om het parlement een betere controle te bieden, maar ook om iedereen in staat te stellen de werken beter te volgen en de lijst flexibeler te maken. Het is interessanter om te werken met een flexibele lijst dan met studies die om de tien jaar worden uitgevoerd, ook al wordt de druk op mijn schouders of op die van mijn opvolger daardoor groter.

- De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Die druk geldt voor iedereen. Alle politieke partijen hebben beloofd het aantal ongevallen te verminderen. De weginfrastructuur hoeft niet voorbeeldig te zijn, maar we moeten er wel voor zorgen dat ze niet meer zulke ernstige ongelukken veroorzaakt.
 - Het incident is gesloten.
 - MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL
- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "de mobiliteit in het project "Witte Vrouwen"".
- De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).-Eind september bereikten de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM), de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en de Brusselse regering een akkoord over het bouwproject Witte Vrouwen.

De bouw van 200 woningen zal een invloed hebben op de mobiliteit in deze wijk. In maart 2021 verklaarde de staatssecretaris voor Huisvesting dat de mobiliteit meer in detail geherevalueerd zou worden zodra de studies voor dit project zouden starten. Enkele weken geleden hebt u verschillende voorafgaande studies vermeld over de aanpassing van het mobiliteitsaanbod, zoals de wijziging van de route van bus 28. j'aimerais pouvoir en disposer. Je vous interrogerai également à ce sujet dans quelques semaines.

32

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'objectif n'est pas seulement d'offrir un meilleur contrôle au parlement, mais aussi de permettre à tout le monde de mieux suivre le fonctionnement et de faire en sorte que les instruments utilisés soient les plus flexibles.

Nous nous basons sur des ZACA qui datent déjà de plusieurs années. Comme vous, je pense que, les années précédentes, la priorité n'était pas suffisamment axée sur la résolution de la liste existante. Soulignons qu'il est plus intéressant de travailler avec une liste beaucoup plus flexible et évolutive que de travailler avec des études réalisées tous les dix ans. Nous partageons l'objectif du suivi.

Cela veut donc dire que la pression sur mes épaules ou sur celles de mon successeur sera très forte parce que de nouveaux points seront recensés. Néanmoins, c'est la procédure à suivre.

M. David Weytsman (MR).- La pression est collective. Tous les partis politiques se sont engagés à réduire le plus possible le nombre d'accidents. Cela doit toucher tous les spectres de la mobilité. J'interviendrai peut-être la semaine prochaine sur la problématique des transports en commun. L'infrastructure routière ne doit pas être exemplaire, mais nous devons nous assurer qu'elle n'engendra pas des accidents aussi graves que ceux que nous avons déjà connus par le passé. Nous partageons évidemment votre ambition.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL

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 mobilité dans le projet des Dames Blanches".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- En septembre dernier, un consensus entre la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale, la commune de Woluwe-Saint-Pierre et le gouvernement bruxellois a permis d'établir un protocole pour le projet de construction du quartier des Dames Blanches. Le projet arrêté prévoit la construction de 200 logements. Il sera à vocation écoresponsable et reposera sur le modèle de la citéjardin, selon ce qui a été confirmé en commission du logement le 23 septembre dernier.

L'arrivée de 200 nouveaux ménages ne peut rester sans incidence sur l'organisation de cette zone et elle met en lumière la question de la mobilité sur plusieurs points. Je relaie ici les réflexions et remarques formulées par de nombreux riverains lors des réunions de concertation. Il suffit de se promener dans le quartier le matin aux heures de pointe, quand les habitants sortent de chez eux,

Er moet ernstig nagedacht worden over de mobiliteit, aangezien de bereikbaarheid van deze wijk al te wensen overlaat.

pour comprendre qu'une réflexion sur la mobilité est nécessaire, et nous devons y apporter des réponses.

En mars 2021, votre homologue chargée du logement affirmait que le volet mobilité serait réévalué plus finement dès que les études du projet seraient lancées. En commission du logement du 23 septembre dernier, elle nous informait du fait que l'étude de mobilité dans la zone était prévue en amont du dépôt de demande de permis d'urbanisme et que les résultats seraient transmis à la STIB. Enfin, le 4 novembre dernier, le ministre-président, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, indiquait décembre 2023 comme échéance pour la délivrance des permis.

Il y a quelques semaines, vous avez évoqué plusieurs études préalables sur l'adaptation de l'offre de mobilité, parmi lesquelles la modification de l'itinéraire du bus 28 pour le rapprocher du site des Dames Blanches et un service barré du bus 36 entre Sainte-Alix et la station de métro Stockel. Ajoutons à cela l'accès à la ligne de tram 44, située plus haut sur l'avenue de Tervueren.

La question de la mobilité doit être sérieusement réfléchie en parallèle, puisque la zone concernée par le projet des Dames Blanches offre déjà une accessibilité discutable.

Rappelons que le plan communal de mobilité de Woluwe-Saint-Pierre vise un objectif global de mobilité durable, parallèlement à une réduction du trafic automobile et du charroi lourd. Il n'est donc pas possible d'installer 200 ménages qui dépendraient totalement de la voiture. Un tel choix serait à l'opposé de ce qu'il faut faire et contredirait la volonté de créer un écoquartier exemplaire où la mobilité irait plutôt dans le sens d'une piétonnisation et du développement d'une mobilité douce, des transports collectifs, des transports partagés, etc.

Il convient d'écouter à ce sujet les premiers concernés, à savoir les riverains du champ des Dames Blanches. Ils sont inquiets et demandent des garanties et des engagements quant aux futurs projets de mobilité dans le quartier. Leur consultation est fondamentale.

Travaillez-vous sur ce dossier conjointement avec la ministre chargée du logement ? Dans l'affirmative, quelles sont les réflexions en cours ?

Avez-vous rencontré la commune de Woluwe-Saint-Pierre sur ce sujet précis ? Qu'en est-il ressorti ?

Qu'en est-il de l'étude de mobilité qui doit être réalisée - dates, zones étudiées précisément... - et dont les résultats seront transmis à la STIB ? Les études préalables dont vous me parliez le 30 novembre ont-elles eu lieu dans le cadre de cette même étude ?

Avez-vous connaissance du plan communal de mobilité de Woluwe-Saint-Pierre ? Les études en cours tiennent-elles bien

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Woluwe beoogt duurzame mobiliteit en minder autoverkeer. Het is dus niet mogelijk om in de wijk 200 extra gezinnen te huisvesten die volledig afhankelijk zijn van de auto. Dat zou tegen alle doelstellingen ingaan.

De buurtbewoners zijn ongerust en vragen garanties inzake de mobiliteit in de wijk. Het is van fundamenteel belang hen te raadplegen.

Werkt u samen aan dit dossier met de staatssecretaris voor Huisvesting?

Hebt u hierover al contact gehad met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe?

Hoever staat de mobiliteitsstudie?

Bent u op de hoogte van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Woluwe? Houden de lopende studies rekening met het doel daarvan om het autoverkeer te verminderen?

De mobiliteitsproblemen in deze wijk zijn bekend. Zal er met de buurtbewoners over de mobiliteit worden overlegd? Zo ja, wie zal dat overleg organiseren? Zo niet, waarom niet? Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-Staatssecretaris Ben Hamou staat in nauw contact met de gemeenten over het vastgoedproject Witte Vrouwen. Een protocolakkoord tussen de regering, de gemeenteraad en

de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM)

maakt rechtstreekse samenwerking mogelijk.

Op 21 oktober 2021 keurde de BGHM de uitvoering van een mobiliteitsstudie goed. Op 20 december keurde het directiecomité een bijzonder bestek goed voor een overheidsopdracht om de mobiliteitsbehoeften ten gevolge van dit project te bepalen, de gevolgen ervan te meten en alternatieven te ontwikkelen.

Die mobiliteitsstudie zal worden uitgevoerd in overleg met de gemeente Sint-Pieters-Woluwe. Brussel Mobiliteit en de MIVB zullen op de hoogte worden gehouden van de voortgang ervan.

Brussel Mobiliteit zal erop toezien dat de principes van Good Move worden nageleefd. De resultaten van de studie en het traject voor burgerparticipatie van de BGHM zullen op de website van het project openbaar worden gemaakt.

compte de l'objectif de réduction du trafic automobile dans la commune ?

Les problèmes de mobilité dans ce quartier de Woluwe-Saint-Pierre sont connus. Citons des chaussées peu ou mal adaptées au passage des bus, une faible desserte et un accès au tram 44 par la forêt de Soignes qui ne peut pas être éclairé.

Quant à la mobilité en particulier, une concertation avec les riverains est-elle prévue afin de mieux cerner les besoins en vue de l'accueil de 200 ménages supplémentaires ? Dans l'affirmative, qui organiserait cette consultation ? Dans la négative, pourquoi ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il faut en effet tenir compte des futurs développements urbains afin d'adapter l'offre de mobilité dans la Région. Ces questions relevant également de la compétence de la secrétaire d'État au logement, Mme Nawal Ben Hamou, je vais vous lire notre réponse commune.

La secrétaire d'État au logement et son cabinet sont en contact étroit avec les responsables communaux dans le cadre du développement du projet immobilier sur le site des Dames Blanches et portent ce projet au sein du gouvernement. Un protocole d'accord ratifié par le gouvernement, le conseil communal et le conseil d'administration de la Société du logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) a d'ailleurs été signé entre ces parties. Cela ouvre un canal de collaboration directe entre les services régionaux et communaux. Les diverses autorités locales et régionales sont parfaitement alignées sur la vision à court, moyen et long termes quant au développement du site.

Le 21 octobre 2021, le conseil d'administration de la SLRB a approuvé la réalisation d'une étude de mobilité indépendante par un bureau externe. Le 20 décembre, le comité de direction a approuvé l'adoption d'un cahier spécial des charges pour un marché public de services en vue de la réalisation d'une étude de mobilité afin de définir les besoins de mobilité suscités par ce projet, en mesurer les effets et développer des alternatives pour réduire ceux-ci au maximum.

Le marché porte sur une mission de services visant à la désignation d'un bureau d'études chargé de la réalisation d'une étude de mobilité, dans le cadre du projet Dames Blanches pour la construction de 120 logements sociaux, de 80 logements moyens acquisitifs de type citydev.brussels et d'équipements collectifs, à savoir une crèche et une maison de quartier.

Cette étude de mobilité sera réalisée en concertation avec la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Comme indiqué dans le protocole, Bruxelles Mobilité et la STIB seront informées de son avancement. L'objectif est de pouvoir planifier au mieux les besoins en matière de mobilité à la suite du développement du site des Dames Blanches.

Bruxelles Mobilité suivra ce projet avec attention en veillant à faire respecter les principes de Good Move. Ce plan prévoit entre

De mobiliteitsstudie zal ook worden overgemaakt aan de instanties die werkzaam zijn op het gebied van openbare ruimte.

Ik ben op de hoogte van het gemeentelijk mobiliteitsplan van Sint-Pieters-Woluwe. In samenwerking met die gemeente en de gemeente Oudergem start het gewest binnenkort het netwerk Vogelzang, dat rekening houdt met het project Witte Vrouwen.

De voorschriften van Leefmilieu Brussel voor een duurzame wijk zullen in het bestek voor het project Witte Vrouwen worden opgenomen. BGHM zal ook drie of vier workshops over verschillende thema's, zoals mobiliteit, voor de buurtbewoners organiseren.

Ik kan momenteel dus nog niet vertellen welke mobiliteitsmodi nodig zijn.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- We moeten de buurtbewoners kunnen geruststellen.

Wanneer start de mobiliteitsstudie? Worden de buurtbewoners erbij betrokken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-Tijdens de studie zullen er contacten zijn met de buurtbewoners, want we willen hun behoeften kennen. Vervolgens kunnen ze bij de voorstelling van de resultaten vragen stellen, die we zullen beantwoorden. autres la réduction du trafic automobile et le renforcement des itinéraires pour les modes actifs et les transports en commun. Conformément au fonctionnement du processus participatif, les résultats de l'étude seront rendus publics sur le site internet dédié au projet, de même que la trajectoire de participation et d'information citoyenne mise en place par la SLRB.

35

L'objectif étant d'alimenter le programme du projet de construction quant à la mobilité - accès, stationnement, développement de solutions alternatives, etc. -, cette étude de mobilité sera également transmise aux acteurs du volet "espace public" du site des Dames Blanches.

Nous avons connaissance du plan communal de mobilité de Woluwe-Saint-Pierre. En collaboration avec cette commune et celle d'Auderghem, nous lancerons bientôt la maille Chant d'Oiseau, tout en tenant compte du projet Dames Blanches. Tel que le prévoit le processus participatif établi par la SLRB, les résultats de l'étude seront rendus publics sur le site internet dédié au projet, ainsi que lors d'une séance d'information plénière au cours du premier trimestre 2022.

De plus, conformément au protocole d'accord, les prescriptions de Bruxelles Environnement en vue d'élaborer un projet d'écoquartier - ou quartier durable - exemplaire seront intégrées dans le cahier des charges de l'auteur du projet de développement sur le site des Dames Blanches. Une série de trois ou quatre ateliers organisés dans le cadre du processus participatif sera également réalisée afin de permettre d'aborder les différentes thématiques avec les riverains, dont celle de la mobilité. La SLRB est accompagnée par un bureau externe expert en participation citoyenne dans cet exercice.

À l'heure actuelle, je ne peux donc pas encore vous parler de tous les modes de mobilité dont nous avons besoin, mais vous voilà au moins renseignés quant aux processus dans lesquels nous sommes engagés. C'est donc ma collègue Nawal Ben Hamou qui est porteuse de ce projet.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Mme la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. En effet, gérer, c'est prévoir. Et pour rendre ce projet positif et en faire un exemple d'écoquartier, la mobilité est une question fondamentale. Il faut pouvoir rassurer les riverains de ce quartier.

Vous parlez d'une étude de mobilité. Quand sera-t-elle lancée ? J'entends que les résultats seront disponibles. Est-il prévu de consulter et d'associer les riverains dans le cadre de l'étude ou seulement de leur communiquer les résultats ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le processus se déroulera en deux temps. Des échanges avec les riverains sont prévus durant l'étude, car nous souhaitons connaître leurs demandes. Ensuite, lors de la présentation des résultats aux habitants, des questions pourront être posées et des réponses seront apportées.

- De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Wat is het tijdschema?
- Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De studie zou in 2022 klaar moeten zijn. Ik moet staatssecretaris Ben Hamou vragen wanneer de resultaten worden voorgesteld.
- De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Ik zal daarover een schriftelijke vraag indienen.
 - Het incident is gesloten.
- (De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)
- MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL
- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "het parkeergeleidingssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de Ring".
- Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Uit recente studies blijkt dat ongeveer 30% van de automobilisten in Brussel op zoek is naar een parkeerplaats. Dat cijfer is enorm, gelet op de vervuiling, het tijdsverlies, de economische kostprijs of de doorstroming van het verkeer. Met een modern parkeergeleidingsnetwerk kan dat worden vermeden.

Ik pleit reeds lang voor een holistisch parkeerbeleid op basis van een up-to-date kadaster van de bestaande parkeerplaatsen, compensatie van plaatsen die verdwijnen, mutualisering van parkeerplaatsen, transitparkings en een efficiënte parkeergeleiding.

De dynamische borden binnen en rond de Vijfhoek zijn verouderd. Het is tijd om digitale borden te kopen en zich te inspireren op steden als Antwerpen, Brugge en Gent.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Quel est le calendrier ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude devrait être terminée en 2022, et la présentation des résultats se faire durant le premier trimestre 2022. Je dois me renseigner auprès de la secrétaire d'État Ben Hamou pour vous donner une réponse plus précise.

36

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Je vous adresserai une question écrite à ce sujet, car le premier trimestre, c'est maintenant.

- L'incident est clos.

(M. David Weytsman, troisième vice-président, reprend 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 "le téléjalonnement en Région de Bruxelles-Capitale et sur le ring".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous abordons régulièrement la problématique du stationnement au sein de cette commission. Il est utile de rappeler que des études démontraient encore récemment qu'environ 30 % des conducteurs circulant à Bruxelles sont aujourd'hui à la recherche d'une place de stationnement. Autrement dit, la congestion aux heures de pointe peut être attribuée à raison de 30 % aux personnes qui, entre autres, cherchent à se garer. Une voiture sur trois est une fraction énorme, particulièrement lorsque l'on analyse la pollution générée, le temps perdu et son coût économique, ou tout simplement la fluidité du trafic. Le développement d'un réseau de téléjalonnement moderne et rationnel permettrait d'éviter ce trafic et cette pollution inutiles.

Je plaide depuis longtemps pour que la Région développe une politique holistique en matière de stationnement. Il s'agirait d'une politique basée sur un cadastre actualisé des emplacements existants, une compensation effective des emplacements supprimés en voirie vers le hors-voirie, une politique ambitieuse en matière de mutualisation des emplacements et de parkings de transit et, bien sûr un téléjalonnement efficace.

À ce sujet, vous indiquiez au moment de l'examen du budget 2022 que des panneaux sont installés actuellement dans et autour du Pentagone, principalement des panneaux en fin de vie qui présentent des défaillances techniques. Ces panneaux dynamiques, qui datent pour la plupart de 2009, ont été installés en 2017. Ils sont maintenant dépassés, des années après leur achat. Il n'y a pas suffisamment de caractères pour indiquer clairement les noms des parkings et leur direction, ainsi que d'autres messages de guidance de trafic ou de données relatives

Welk type borden staan er momenteel? In hoeverre zijn ze dynamisch? Hoe oud zijn ze gemiddeld? Welke defecten vertonen ze? Welk budget is vrijgemaakt voor de aankoop van nieuwe borden?

Parking.brussels is verantwoordelijk voor het onderhoud van de borden. Hoeveel budgettaire middelen en personeel gaan naar die opdracht?

In de rest van het gewest moeten nieuwe borden worden geïnstalleerd, in de eerste plaats langs de Brusselse Ring, om de transitparkings aan te geven. Wanneer komen die er?

Wat is er gebeurd om het systeem te moderniseren?

Er bestaat een partnerschap tussen het gewest en Be Park voor de ingebruikname van zes parkings met 220 plaatsen. Worden nog andere projecten onderzocht?

Parking.brussels zal niet langer investeren in zijn app. Is in de app van het proefproject van de MIVB rond mobility as a service (MaaS) al parkeerinformatie te vinden? Zo niet, wanneer zal dat wel het geval zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). De invoering van het parkeergeleidingssysteem verloopt in twee fasen. De eerste fase is gerealiseerd en betreft de borden in het centrum. De tweede fase is in voorbereiding en betreft de borden buiten het centrum, vooral die die de weg wijzen naar de park and ride (P+R).

Het gewest telt momenteel 35 borden met wisselende boodschappen. De oudste, type Charvet, vertonen regelmatig gebreken. Daarnaast zijn er vijftien recentere borden, type Alpha Electronics. Een budget van 400.000 euro gaat naar het onderhoud van deze borden en een budget van 100.000 euro naar de geleidelijke vervanging van de oude modellen. Een à la congestion. Il est temps d'acheter des panneaux modernes numériques et de s'inspirer en cela de villes comme Anvers, Bruges et Gand.

COMMISSION

Mobilité

Quels sont les types de panneaux actuellement installés? Dans quelle proportion sont-ils véritablement dynamiques, et sous quelle forme? Quel est l'âge moyen des panneaux dits dynamiques? Quels sont les problèmes rencontrés et les raisons des défaillances constatées? Quel est le budget dégagé pour l'achat de ces nouveaux équipements? Combien de panneaux permettent-ils d'indiquer le nombre de places réservées aux différents types de véhicules, dont les véhicules électriques?

L'agence parking.brussels est chargée de l'entretien des panneaux. Quels sont les moyens budgétaires et humains alloués à cette mission? Pourquoi cette mission n'est-elle pas remplie, alors que les panneaux ont été installés récemment, pour ceux installés 2017?

De nouveaux panneaux doivent être installés dans le reste de la Région, en priorité le long du ring de Bruxelles, afin d'indiquer les parkings de dissuasion et les parkings de transit régionaux. Quand seront-ils installés ? Qu'en est-il de la concertation avec la Région flamande prévue à ce sujet ?

Qu'a-t-il été mis en place afin de moderniser le système déployé ?

Un partenariat existe actuellement entre la Région et Be Park pour la mise en service de six parkings de 220 places. D'autres projets sont-ils en cours d'analyse? Ces parkings mutualisés sont-ils intégrés au téléjalonnement? Dans la négative, pour quelle raison?

L'agence parking.brussels a décidé de ne pas prolonger les investissements dans son application, car celle-ci ne répond pas aux besoins des usagers et n'offre pas les données en temps réel souhaitées. Votre objectif est de collaborer avec Bruxelles Mobilité et d'autres acteurs dans le cadre du projet de mobilité tout-en-un (MaaS) afin d'y intégrer directement les données des parkings. Retrouve-t-on déjà cela dans le projet pilote lancé par la STIB ? Dans la négative, pour quelle raison et quand cela serat-il le cas ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En Région bruxelloise, le téléjalonnement se fait en deux phases. La première a été réalisée et concerne les panneaux situés dans le centre. La seconde, en cours de préparation, concerne des panneaux situés en dehors du centre, en particulier ceux annonçant les park and ride (P+R).

Le territoire régional compte actuellement 35 panneaux à message variable. D'une part, il y a les plus anciens, les "Charvet", qui rencontrent régulièrement des problèmes en raison de leur taille et de l'obsolescence de certaines de leurs pièces. D'autre part, il y a quinze panneaux plus récents, les "Alpha Electronics". Un budget de 400.000 euros est alloué à la maintenance de ces panneaux et un budget de 100.000 euros au remplacement progressif des anciens modèles. Les services

halftijds personeelslid van parking.brussels volgt de staat van de borden op.

Het budget voor de tweede fase bedraagt 2,5 miljoen euro, voor de plaatsing van 38 borden. Die fase ligt nu stil wegens de werkzaamheden op de Ring.

We hebben beslist om te investeren in de P+R. Zo hoeven we niet meer dan nodig te investeren in het stadscentrum, want Interparking weigert mee te werken aan het parkeergeleidingssysteem.

Interparking beschikt over zeventien parkings in de zone van fase 1 en zes parkings in de zone van fase 2. Het weigert echter de bezettingsgraad van de parkings mee te delen.

Bijgevolg wil het gewest ook niet investeren in borden waarvan de informatie onvoldoende relevant zou zijn.

De borden worden geleidelijk vervangen en verbonden met Mobiris.

De zes parkings met 220 plaatsen worden niet opgenomen in het parkeergeleidingssysteem.

Parking.brussels zal om technische redenen geen deel uitmaken van het proefproject MoveBrussels. De MIVB wil parking.brussels wel opnemen in de versie voor het grote publiek.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Het parkeergeleidingssysteem wordt dus eindelijk gemoderniseerd. De MR vraagt dat al zowat tien jaar lang.

de parking.brussels suivent l'état des panneaux et en assurent l'entretien. À l'agence parking.brussels, un mi-temps est affecté à ce suivi.

COMMISSION

Mobilité

Nous préparons la seconde phase de l'installation de panneaux de téléjalonnement, en dehors du centre de Bruxelles. Le budget de développement de la deuxième phase est de 2,5 millions d'euros. L'étude de cette phase prévoit le placement de 38 panneaux : 30 panneaux simples et 8 panneaux P+R sur le ring, dont 5 en territoire flamand. Cette phase est actuellement en attente en raison de travaux sur le ring.

En matière de téléjalonnement, nous avons décidé de réorienter les efforts et les investissements déployés par parking.brussels dans les P+R. Cela nous permettra d'éviter d'investir plus qu'il n'est nécessaire dans le centre-ville, car le principal acteur des parkings publics bruxellois - Interparking possède à peu près 70 % des places dans des parkings publics - refuse de s'associer au projet de téléjalonnement.

En effet, Interparking dispose de dix-sept parkings publics dans la zone de la phase 1 (Deux Portes, Albertine-Square, Alhambra, Botanique-Saint-Jean, City 2, etc.) et de six parkings publics situés dans la zone de la phase 2 (Bordet, Brabant-Gare du Nord, Stockel Square, Ixelles Shopping, Westland Shopping Center et Woluwe Shopping Center). Interparking refuse de communiquer ses données d'occupation - à l'exception du parking Loi, dont les données sont indiquées sur les panneaux de la rue de la Loi.

Dans ces conditions, la Région ne souhaite pas investir l'argent public dans des panneaux dont les informations ne seraient pas assez pertinentes. Évidemment, nous maintenons le contact avec Interparking pour voir si cette attitude va changer, mais cela explique pourquoi nous souhaitons nous concentrer sur le téléjalonnement des P+R.

La modernisation de ces infrastructures se poursuit : les panneaux sont peu à peu remplacés et connectés à Mobiris et utilisés pour diffuser des informations routières.

Quant au partenariat entre la Région et Be Park pour la mise en service de six parkings comprenant 220 places, il inclut également des parkings pour vélos. Il n'est pas prévu de les intégrer au téléjalonnement.

Parking.brussels n'est pas intégrée au projet pilote MoveBrussels et ne le sera pas pour des raisons liées aux possibilités techniques de développement de cette application pilote. La STIB vise l'intégration de parking.brussels dans la version grand public de l'application qui sera lancée en fin d'année. Ces informations seront reprises et feront office de valeur ajoutée au projet de MaaS.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous voyons que nous allons vers une modernisation du système de téléjalonnement à Bruxelles. C'était bien entendu souhaitable : nous le réclamions depuis une dizaine d'années.

Ik begrijp dat u in fasen werkt. Ik zou echter graag meer inzicht willen krijgen in de studie op basis waarvan de informatieborden op de beste plaatsen kunnen worden geïnstalleerd. Een automobilist wordt vandaag immers niet naar parkings geleid. Alleen aangeven hoeveel vrije plaatsen er zijn in een parking, heeft weinig nut.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De zichtbaarheid van het P+R-aanbod is een belangrijke uitdaging. Het parkeergeleidingssysteem biedt een oplossing, maar is niet de enige oplossing.

We zullen de dialoog met Interparking voortzetten, die 70% van de parkings bezit. Zodra Interparking zijn gegevens in realtime wil delen, zullen we alle investeringen hervatten om de gegevens mee te delen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans). De aanduiding van het aantal beschikbare plaatsen zal de automobilist niet helpen om een parking te kiezen. Het echte probleem is dat er te veel borden zijn, die op een slechte plaats staan en te veel informatie verstrekken. De automobilisten moeten veel efficiënter worden gestuurd.

- Het incident is gesloten.

Je peux comprendre que l'on agisse par phases, en commençant par le Pentagone, puis les portes d'entrée dans Bruxelles que vous évoquez sans doute quand vous parlez des park and ride et des parkings de seconde couronne.

J'aimerais cependant mieux comprendre cette étude qui permettra de replacer les panneaux d'information aux meilleurs endroits.

En réalité, il n'existe pas de véritable guidance pour un automobiliste qui arrive aujourd'hui à Bruxelles, qui l'oriente vers des parkings où il peut laisser sa voiture avant d'entrer dans la Région ou des parkings situés aux alentours de lieux d'intérêt, de piétonniers, etc.

Le fait de signaler le nombre de places restantes dans tel ou tel parking n'a pas grand intérêt, sauf si le panneau indique que ce parking est complet et informe l'automobiliste de solutions de repli lorsqu'un événement ou une manifestation est organisée, ou qu'un lieu touristique bien précis se trouve à proximité.

Nous vous demandons donc de nous présenter cette étude qui montrera que la Région prend véritablement en main la guidance de l'automobiliste pour lui offrir des solutions non seulement sur le plan du stationnement, mais aussi de la connexion au réseau de transports publics.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je partage votre volonté. La visibilité de l'offre de park and ride est un enjeu important. Nous insistons depuis longtemps, par exemple, pour que le parking du Ceria soit bien indiqué. Faire connaître l'offre est la première condition de son utilisation. Le téléjalonnement est une réponse, mais ce n'est pas la seule.

Pour ce qui concerne le stationnement au centre-ville, nous allons poursuivre le dialogue avec Interparking, mais son attitude constitue un obstacle important. Si ce partenaire, qui possède 70 % des parkings, n'a pas la volonté de partager ses disponibilités en temps réel, nous ne pourrons offrir que des informations limitées ou incorrectes, nonobstant les investissements que nous pourrions faire. Dès que cet opérateur acceptera de partager ses données en temps réel, nous reprendrons tous les investissements permettant de transmettre les données.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce n'est pas l'indication du nombre de places disponibles qui aidera l'automobiliste à choisir son stationnement. Le fonds du problème est qu'il existe actuellement trop de panneaux, qui sont mal placés et donnent beaucoup trop d'informations - jusqu'à 17! - sur les parkings. Il faut proposer une guidance beaucoup plus efficace à l'automobiliste, avec un circuit intelligent, connecté aux transports publics et aux noyaux commerciaux qui sont des éléments fondamentaux de notre capitale.

- L'incident est clos.

4105

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende "de follow-up van de eindhalte van tram 7 aan het station Albert".

⁰⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Op 19 oktober 2021 antwoordde u op een vraag van mevrouw Parmentier en de heer Loewenstein dat het van essentieel belang is om tramlijn 7 zo snel mogelijk door te trekken tot het station Albert om daar een aansluiting met de toekomstige metrolijn 3 te creëren.

U verklaarde ook dat de MIVB een nieuwe optie bestudeerde waarbij alleen de huidige infrastructuur in het station Albert zou worden gebruikt.

Die optie zou tot enorme operationele beperkingen kunnen leiden. De MR heeft er altijd voor gepleit om de werken zo veel mogelijk ondergronds uit te voeren, om te voorkomen dat buurtbewoners jaren overlast ondervinden. Het kan ook niet dat de gemeente Vorst de mobiliteit in het zuiden van het Brussels Gewest gijzelt.

Wat zijn de resultaten van de studies van de MIVB? Wat is de uiteindelijke keuze?

Moet er een nieuwe vergunningsaanvraag worden ingediend? Wat zullen de gevolgen zijn voor het project, de kosten, de efficiëntie en de planning?

Wat zijn de volgende stappen? Hoe zit het met de burgerraadpleging?

⁰⁹ Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-Ik ben inderdaad van mening dat tramlijn 7 zo snel mogelijk tot Albert moet worden doorgetrokken om een aansluiting met metrolijn 3 te creëren.

De MIVB heeft een alternatieve oplossing bedacht waarvoor aanvullende studies nodig waren. Die studies hebben echter geen invloed op de ambities en de termijnen van de andere projecten.

De resultaten van die studies moeten voor eind januari aan mijn kabinet worden voorgelegd. Het voorstel is om de ruimten op

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant "le suivi du terminus du tram 7 à la station Albert".

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le 19 octobre 2021, lors de l'intervention de mes collègues Mme Parmentier et M. Loewenstein, vous avez rappelé qu'il était primordial d'amener la ligne de tram 7 aussi rapidement que possible jusqu'à la station Albert afin de permettre une correspondance avec la ligne de métro 3. Le maintien du terminus à l'arrêt Vanderkindere occasionnerait en effet pour les usagers des correspondances supplémentaires de mauvaise qualité.

Vous déclariez également que la STIB étudiait une nouvelle option consistant à utiliser uniquement l'infrastructure existante. Les résultats de l'étude étaient attendus pour la fin de l'année 2021. Dès lors, vous jugiez préférable de reporter la réunion de consultation citoyenne au début de l'année prochaine afin d'y intégrer ces conclusions.

L'option consistant à utiliser l'infrastructure existante de la station Albert pourrait générer d'énormes contraintes d'exploitation. Depuis toujours, le MR demande de privilégier les scénarios en sous-sol - tout en sous-sol ou avec des trémies de sortie après les stations - afin de ne pas, par dogmatisme, pénaliser la vie des habitants du sud de Bruxelles pendant de nombreuses années. À ce stade, toute la mobilité du sud de la Région bruxelloise est prise en otage par la seule commune de Forest.

Quels sont les résultats des études de la STIB ? Quel est le choix final ?

Une nouvelle demande de permis devra-t-elle être introduite? Dans l'affirmative, quand? Que contiendra-t-elle? Quel sera l'impact sur le projet, le coût, la performance, le calendrier?

Quelles sont les prochaines étapes ? Qu'en est-il de la réunion de consultation citoyenne ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ma réponse sera courte pour aller à l'essentiel. Je suis également d'avis qu'il est primordial d'amener la ligne de tram 7 le plus rapidement possible jusqu'à Albert, notamment pour permettre une correspondance avec la ligne de métro 3 et offrir les meilleures correspondances aux utilisateurs. Maintenir le terminus à l'arrêt Vanderkindere occasionnerait des correspondances supplémentaires et un trajet de mauvaise qualité pour les utilisateurs de la ligne.

Vous évoquez une consultation publique. Or, la STIB avait déjà imaginé une solution alternative nécessitant des études

niveau -1 om te vormen om plaats te bieden aan de tramlijnen 4 en 7 en zo een comfortabele oplossing aan de reizigers te bieden.

supplémentaires. Privilégiant la nécessité de trouver une solution, j'ai accepté que ces études soient réalisées. Mais cela n'influence pas les ambitions ni les délais des autres projets.

Les résultats de ces études devraient être présentés à mon cabinet avant fin janvier. La solution consiste à transformer les espaces existants de la station au niveau -1 pour y accueillir les trams des lignes 4 et 7. Même si elle génère des contraintes d'exploitation pour la STIB, une telle alternative devrait offrir une solution transitoire confortable aux voyageurs.

- Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je note que la STIB et votre cabinet planchent sur des solutions alternatives qui seront présentées ce mois-ci. Il faut veiller à ce que la solution choisie offre aux usagers de la ligne de tram 7 une correspondance confortable avec la future ligne 3 du métro. Évitons que ceux-ci aient à subir une correspondance supplémentaire place Vanderkindere pour rejoindre la ligne de métro 4.
- Je ne cesse de répéter dans cette commission et au conseil communal d'Uccle qu'une correspondance confortable implique qu'elle se fasse au même niveau que les autres lignes de tram. Cette solution désengorgerait la mobilité dans le sud de Bruxelles et faciliterait la vie de tous les citoyens qui voyagent dans le sudouest de notre Région.
- L'incident est clos.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Ik ben benieuwd naar de alternatieve oplossingen. We moeten de passagiers van tramlijn 7 een comfortabele aansluiting met de toekomstige metrolijn 3 bieden. Dat betekent dat die aansluiting op hetzelfde niveau als de andere tramlijnen moet plaatsvinden en dat ze niet nog eens op het Vanderkindereplein moeten overstappen op metrolijn 4. Een dergelijke oplossing zal de mobiliteit in het zuiden van Brussel verbeteren en het leven van heel wat reizigers gemakkelijker maken.

- Het incident is gesloten.

4115

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

- aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
- betreffende "het gebruik van de Mobibtestkaarten bij de MIVB".
- TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR,
- betreffende "een nieuw geval van fraude binnen de MIVB".
- 4119 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- De pers bericht dat tien MIVB-controleurs zijn ontslagen omdat ze hun testkaart te vaak hadden gebruikt en zo hadden laten uitschijnen dat ze meer controles hadden verricht dan in werkelijkheid het geval was.

De arbeidsrechtbank moet zich nog uitspreken over het ontslag van een van de controleurs, die vakbondsafgevaardigde is.

Wat is het doel van de testkaarten? Krijgen de controleurs schriftelijke of mondelinge gebruiksinstructies?

QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "l'utilisation des cartes Mobib test à la STIB".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. FOUAD AHIDAR,

concernant "un nouveau cas de fraude au sein de la STIB".

M. Youssef Handichi (PTB).- Nous apprenons par la presse le licenciement pour faute grave de dix contrôleurs de la STIB. Ils sont accusés d'avoir gonflé leurs chiffres de contrôle. Il ne leur est pas reproché d'avoir contrôlé trop de voyageurs, mais d'avoir fait croire à la réalisation de davantage de contrôles que ceux effectivement effectués, par une surutilisation de leur carte Mobib test.

Le tribunal du travail de Bruxelles jugera ultérieurement la légalité du licenciement de l'un des contrôleurs qui, par ailleurs, est délégué syndical.

Quelle est l'utilité des cartes Mobib test au sein de la STIB ?

Wordt bij het gebruik van de testkaarten op de verschillende computersystemen aangegeven om welk type Mobibkaart het gaat?

Moeten de MIVB-controleurs een bepaald aantal controles per dag uitvoeren? Hebben controleurs er belang bij om meer controles uit te voeren?

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Voor de zomer kondigde de MIVB het ontslag wegens zware fout aan van elf MIVB-agenten die belast waren met de begeleiding van klanten in de stations en op het bovengrondse net, omdat zij willens en wetens systematisch gebruik hadden gemaakt van het aanmeldingssysteem van het bedrijf om hun werk niet te doen. Die verklaring werd voorafgegaan door een intern onderzoek binnen de MIVB en achteraf door een externe audit.

Een week geleden stond in de pers een soortgelijk verhaal, namelijk dat tien controleurs waren ontslagen omdat zij een systeem van fictieve controles hadden opgezet. Volgens de woordvoerster van de MIVB werd een systeem opgezet om het aantal gecontroleerde passagiers kunstmatig op te drijven. De daders werden op die feiten betrapt omdat het aantal controles veel hoger leek te zijn dan bij de andere teams. De controleurs hebben de Mobibkaart van de passagiers en hun eigen kaart honderden keren gescand. Opmerkelijk daarbij is dat die procedure van het scannen van een Mobibtestkaart door de verantwoordelijken van de controleurs werd aanbevolen om de controleapparatuur opnieuw op te starten.

Dat is een heel zorgwekkende situatie, want als de feiten worden bevestigd, zou dat betekenen dat de door de MIVB gemelde cijfers over het aantal uitgevoerde controles en het aantal fraudegevallen in het geheel niet overeenstemmen met de realiteit op het terrein. Zoals ik in mijn inleiding al aanhaalde, is die zaak vergelijkbaar met de eerdere fraude met badges. Dat is trouwens ook de reden waarom er een externe audit werd gevraagd. Zo kunnen de vermeende fraudes, de organisatorische tekortkomingen en het gebrek aan kwaliteitsmanagement binnen de MIVB op een gestructureerde en objectieve manier worden aangetoond. Bovendien heeft de MIVB als gevolg van die tekortkomingen al verschillende zaken voor de arbeidsrechtbank verloren.

Kunt u meer vertellen over dit nieuwe geval van fraude binnen de MIVB?

Klopt het dat de scanprocedure met Mobibtestkaarten werd gebruikt om de controleapparaten opnieuw op te starten? Werd die praktijk uitdrukkelijk meegedeeld aan de controleagenten?

Werd de slechte werking van de controletoestellen gerapporteerd in de interne audit die de MIVB heeft uitgevoerd?

Quelles sont les instructions d'utilisation des cartes Mobib test ? Existe-t-il des instructions d'utilisation spécifiques écrites pour les contrôleurs, ou même des instructions orales données par les chefs ?

42

Lors de l'utilisation des cartes Mobib test, le type de carte Mobib utilisé apparaît-il sur les différents systèmes informatiques ?

Les contrôleurs de la STIB sont-ils tenus d'effectuer un certain nombre de contrôles par jour ? À combien s'élève ce quota ? Les contrôleurs ont-ils un avantage à accomplir plus de contrôles ?

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-L'année dernière, la STIB a annoncé le licenciement, pour faute grave, de onze agents qui avaient sciemment contourné le système de pointage de la société pour ne pas effectuer leur travail.

Il y a une semaine, dix contrôleurs ont été licenciés pour avoir mis en place un système de contrôles fictifs. Cette situation est très préoccupante, car si les faits sont confirmés, cela signifierait que les chiffres communiqués par la STIB sur le nombre de contrôles effectués et le nombre de cas de fraude ne correspondent pas du tout à la réalité du terrain. C'est la raison pour laquelle un audit externe a été demandé.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce nouveau cas de fraude au sein de la STIB?

Le dysfonctionnement des tablettes de contrôle a-t-il été signalé lors de l'audit interne réalisé par la STIB ?

L'audit externe commandé il y a quelques mois pour révéler les lacunes organisationnelles aux différents niveaux de gestion de la STIB est-il terminé ? Quelles en sont les conclusions ?

Avez-vous de nouvelles informations concernant le licenciement des onze employés de la STIB pour faute grave ?

Hoever staat de externe audit waartoe enkele maanden geleden opdracht werd gegeven om de organisatorische tekortkomingen binnen de verschillende managementniveaus van de MIVB aan het licht te brengen?

Beschikt u over de conclusies van die audit? Zo ja, wat zijn die?

Beschikt u over nieuwe elementen over het ontslag van de elf personeelsleden van de MIVB wegens ernstige tekortkomingen? Kunt u bevestigen dat een van die agenten zijn functie binnen de MIVB weer heeft kunnen opnemen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De directie van de MIVB heeft een einde gesteld aan de arbeidsovereenkomst van een aantal personeelsleden wegens ernstige fouten, omdat zij fraude hadden gepleegd bij het controleren van de vervoersbewijzen.

4125 (verder in het Frans)

Die beëdigde personeelsleden met een accreditatie van Vigilis zetten een systeem op om het aantal gecontroleerde reizigers groter voor te stellen dan in werkelijkheid het geval was. Die fraude werd echter zeer snel gedetecteerd door de rapportageen controlesystemen van de afdeling Field Support van de MIVB.

4127 (verder in het Nederlands)

Mijnheer Ahidar, ik ben het met u eens dat we moeten bekijken wat de fraude voor de cijfers betekent, maar het is ook dankzij een goede reporting en follow-up van de cijfers dat de fraude aan het licht is gekomen. Het verdere onderzoek heeft de betrokkenheid van tien controleurs aangetoond, die allemaal deel uitmaken van eenzelfde ploeg.

De fraude inzake de controle op de vervoersbewijzen maakt momenteel het voorwerp uit van een strafrechtelijk onderzoek en een onderzoek door de arbeidsrechtbank.

4129 (verder in het Frans)

Aangezien de betrokken personeelsleden beëdigd zijn en over een accreditatie van Vigilis beschikken, werd ook de FOD Binnenlandse Zaken op de hoogte gebracht.

De MIVB diende een klacht in bij de strafrechtbank in en startte een speciale procedure bij de arbeidsrechtbank. Aangezien het gerechtelijke onderzoek nog loopt, kan ik niets zeggen over het gebruik van de testkaarten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Les derniers licenciements résultent d'une fraude lors du contrôle des titres de transport.

(poursuivant en français)

La direction a également signifié à une représentante élue du personnel l'ouverture, auprès du tribunal du travail, de la procédure de licenciement prévue pour le personnel protégé.

Ces agents assermentés et porteurs d'une accréditation Vigilis ont mis en place un système organisé visant à gonfler artificiellement le nombre de voyageurs contrôlés. Le procédé a très rapidement été détecté par des systèmes de signalement et de contrôle mis en place par le département Field Support de la STIB.

(poursuivant en néerlandais)

L'impact de ce procédé sur les statistiques régulièrement communiquées par la STIB sera analysé. En attendant, la fraude fait l'objet d'une enquête pénale et d'une enquête du tribunal du travail.

(poursuivant en français)

Les agents impliqués dans cet abus étant assermentés et porteurs d'une accréditation Vigilis, le SPF Intérieur a également été informé. Nous devons respecter le secret de l'instruction et réserver la plaidoirie de la STIB au tribunal du travail, ce qui me limite dans ma réponse. Nous ne pouvons pas communiquer sur un dossier faisant l'objet d'une procédure judiciaire. Or les différents éléments demandés (utilisation des badges, procédures, consignes, suivi, etc.) s'inscrivent dans cette même procédure. La STIB met évidemment à disposition de la justice toutes les données en sa possession.

Les faits sont pris très au sérieux. Ils concernent un petit groupe de personnes et font l'objet d'une plainte devant la De fraude werd gepleegd door een kleine groep personen. De overgrote meerderheid van de MIVB-medewerkers doet elke dag met professionalisme zijn werk.

Begin 2021 was er al een geval van arbeidstijdfraude.

31 (verder in het Nederlands)

Op zich gaat het om twee aparte zaken, maar ze zijn natuurlijk allebei belangrijk. Net vanwege de eerste feiten waren we alert en hebben we de andere zaak snel kunnen vaststellen.

Het interne onderzoek over de fraude met de badges en de werktijden is afgerond, maar het strafrechtelijk onderzoek is nog bezig. Daarom kan ik niet zomaar over alles communiceren.

De fraude met de vervoersbewijzen is een apart probleem, dat pas recent aan het licht is gekomen.

4133 (verder in het Frans)

Die fraude zal dus niet in de interne audit onderzocht worden. Ze werd zeer snel ontdekt door de rapportage- en controlesystemen van de dienst Field Support, die werden versterkt na de fraude met de arbeidstijd.

De externe audit is afgerond en de auditeur heeft zijn verslag aan het stuurcomité voorgelegd. De beoordeling is positief, aangezien de MIVB geen van de betrokken werknemers een tweede kans heeft gegeven.

Voor meer informatie is het wachten op de conclusies van het strafrechtelijke onderzoek.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- Wanneer de MIVB een personeelslid van ernstige fouten beschuldigt, verliest ze vaak de zaak voor de arbeidsrechtbank. Ik heb daar een probleem mee, omdat de schadevergoeding die ermee gepaard gaat met overheidsgeld wordt betaald.

Is er een intern document waarin het gebruik van de testkaarten duidelijk wordt uitgelegd? Heeft de MIVB dat aan de rechtbank meegedeeld?

justice pénale ainsi que d'une procédure particulière devant le tribunal du travail. Les fraudes ne peuvent en aucun cas entacher la réputation de la STIB ou de ses employés, dont l'immense majorité accomplit chaque jour son travail avec conscience professionnelle et conviction pour la mobilité de tous les Bruxellois.

J'en viens à la fraude au temps de travail (fraude aux badges) du début de l'année 2021.

(poursuivant en néerlandais)

L'audit interne est terminé, mais l'enquête pénale est toujours en cours

La fraude aux titres de transport est un problème distinct qui n'a été mis en lumière que récemment.

(poursuivant en français)

Elle ne concernait pas les mêmes équipes, et l'utilisation des cartes Mobib par le personnel chargé du contrôle des titres de transport ne faisait donc pas partie des points repris dans la mission de l'audit interne. Cela étant dit, la fraude a été très rapidement détectée par les systèmes de reporting et de contrôle du Service Unit Field Support de la STIB. En effet, le système préexistant avait déjà été renforcé par un contrôle managérial accru après l'affaire des faux pointages.

L'audit externe commandé par le comité de pilotage, constitué de membres du comité de gestion, est terminé. L'auditeur externe a remis son rapport à ce même comité de pilotage, ce qui clôture la mission. Ce rapport est positif quant au travail réalisé par la STIB. Aucun travailleur impliqué n'a été réintégré au sein de la société.

Je sais que vous désiriez des informations plus détaillées, mais nous attendrons les conclusions de l'audit pénal en cours. Quoi qu'il en soit, la majorité des employés de la STIB accomplissent leur travail au quotidien avec sérieux et conscience professionnelle. Je ne voudrais pas que leur réputation soit ternie d'une manière ou d'une autre.

M. Youssef Handichi (PTB).- Les plus de 10.000 "stibards" réalisent évidemment leur travail avec un professionnalisme qui est remarqué chaque jour. J'ai néanmoins deux remarques à formuler.

Tout d'abord, s'agissant de cette affaire, je sais d'expérience que lorsque la STIB accuse un agent d'avoir commis une faute grave, elle perd souvent le procès au tribunal du travail. Cela me pose problème, car des indemnités sont alors versées et il s'agit d'argent public. Sans vouloir entrer dans l'instruction de cette De MIVB-directie lijkt druk te blijven uitoefenen op de vakbondsafgevaardigden, terwijl die gewoon hun opdracht uitvoeren.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Ik ben het met u eens dat duizenden werknemers bij de MIVB hun werk elke dag naar behoren doen. Nu hebben er zich een aantal ernstige feiten voorgedaan die we goed moeten volgen, maar ik neem mijn hoed af voor de werknemers die elke dag hun best doen.

U zei dat de audit beschikbaar is. Kunt u die aan de commissieleden bezorgen? Er bestaat blijkbaar een officieel document, dat ons zou kunnen helpen om de zaak beter te begrijpen.

U zegt dat de arbeidsrechtbank deze kwestie behandelt en dat u daar bijgevolg verder geen commentaar op kunt geven. Dat begrijp ik, we moeten dus even afwachten.

De feiten waarvan sprake zouden zich hebben voorgedaan bij een tiental inspecteurs van eenzelfde ploeg. Was er alleen daar een probleem, of waren er toch nog meer ploegen bij betrokken?

U had het over elf mensen die zouden worden ontslagen. Weet u hoeveel mensen weer aan het werk zijn? Blijkbaar zijn sommigen immers toch weer in dienst genomen.

- 4139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Beweren dat het beleid van de MIVB tegen de vakbondsafgevaardigden is gericht, is een ernstige beschuldiging, mijnheer Handichi.
- 4139 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- Dat is niet wat ik heb gezegd.
- 4139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).-Wij vragen de MIVB om onmiddellijk een onderzoek in te stellen als er een vermoeden van fraude bestaat, ook als het om vakbondsafgevaardigden gaat.
- 4139 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- Daarmee zijn we het eens.

affaire, qui est désormais entre les mains de la justice, un ordre de service portant sur l'utilisation de ces cartes Mobib test a-t-il été transmis par la hiérarchie de la STIB ?

45

De plus, la direction de la STIB semble exercer, de manière flagrante, une certaine pression sur les délégués syndicaux, qui ne font pourtant que remplir leurs missions syndicales. Je vous interpellerai plus tard à ce propos, mais je tenais à vous alerter aujourd'hui afin que vous puissiez investiguer en la matière.

M. le président, pourriez-vous insister auprès de la ministre pour que nous sachions si un document interne précise l'utilisation de ces cartes Mobib test ?

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- Il est en effet important de rappeler que des milliers de travailleurs de la STIB font leur travail correctement.

Pouvez-vous transmettre les résultats de l'audit aux membres de la commission ?

Les faits concerneraient une dizaine d'inspecteurs de la même équipe. D'autres équipes étaient-elles impliquées ?

Vous avez évoqué le licenciement de onze personnes lors de la fraude aux badges. Apparemment, certaines auraient repris le travail. Est-ce exact?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En faisant semblant que cette politique vise expressément les délégués syndicaux, M. Handichi lance des accusations assez sérieuses.

M. Youssef Handichi (PTB).- Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce que nous demandons à la STIB, c'est d'investiguer immédiatement en cas de suspicion de fraude, même si cela concerne des délégués syndicaux. C'est important, notamment vis-à-vis de la grande majorité des "stibards" qui travaille correctement.

M. Youssef Handichi (PTB).- Nous sommes d'accord.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Ahidar, bij het nieuwe fraudegeval bij de controle gaat het over tien mensen die in dezelfde ploeg werkten.

U vraagt om de interne audit te publiceren, maar daarin staat gevoelige informatie. Het beheerscomité kreeg wel al bepaalde gegevens, maar ik moet me informeren om te weten welke informatie we publiek kunnen maken.

Zowel het interne als het strafrechtelijke onderzoek kennen hun verloop. Ik volg die onderzoeken nauwgezet, om er conclusies uit te trekken, want dat is belangrijk voor de reputatie van de MIVB, maar ook om na te gaan of er nog andere feiten aan het licht worden gebracht.

- De incidenten zijn gesloten.

4153

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

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

betreffende "de uitvoering van de verzoeken die zijn geformuleerd in de resolutie met betrekking tot de totstandbrenging van een uniform beleid inzake de aanwerving van personen met een gerechtelijk verleden binnen de Brusselse administraties en instellingen en in het bijzonder de MIVB".

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Enkele maanden geleden heeft het parlement een resolutie aangenomen betreffende de aanpassing van een uniform beleid inzake de aanwerving van personen met een gerechtelijk verleden bij de Brusselse administraties en instellingen. De reden daarvoor is duidelijk en urgent. In heel België waren er volgens de FOD Justitie in 2019 ongeveer 2.770.000 Belgen met een strafblad. Daaronder zijn duizenden Brusselaars en zij vinden maar moeilijk werk.

Ten eerste verdienen zij een tweede kans. Ten tweede verdienen zij een duidelijk en rechtvaardig beleid van de Brusselse openbare instellingen. Er zijn banen waar het terecht is om iemand met een strafblad te weigeren, maar er zijn er genoeg waar dat niet relevant is voor het goed uitoefenen van een baan. Mensen die hun straf hebben uitgezeten, moeten niet een tweede keer gestraft worden.

Wat hebt u gedaan binnen de administraties waarvoor u bevoegd bent, om een beleid op te stellen voor het in dienst nemen van kandidaten met een gerechtelijk verleden?

In de resolutie vroeg het parlement onder meer aan de regering om van het opvragen van een strafblad conform artikel 595 de uitzondering te maken en niet de regel. Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- L'audit interne contient des éléments sensibles qui ne peuvent pas être publiés. Je dois donc d'abord faire un tri dans les informations. Je suis de très près les enquêtes en cours afin d'en tirer des conclusions dès que possible.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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

concernant "la mise en œuvre des demandes formulées dans la résolution relative à la mise en place d'une politique uniforme de recrutement des personnes ayant un passé judiciaire au sein des administrations bruxelloises, et en particulier la STIB".

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-Selon le service public fédéral Justice, quelque 2.770.000 Belges avaient un casier judiciaire en 2019. Parmi eux figurent des milliers de Bruxellois qui ont du mal à trouver du travail. Ces personnes méritent une seconde chance ainsi qu'une politique claire et équitable de la part des institutions publiques bruxelloises.

Qu'avez-vous fait au sein des administrations dont vous êtes responsable pour mettre en place une politique en matière d'engagement de candidats ayant un casier judiciaire?

Quels progrès la STIB a-t-elle réalisés en vue de se conformer aux demandes énoncées dans la résolution ?

Quelles difficultés ont-elles été rencontrées dans la mise en œuvre des nouvelles mesures ?

Ondertussen zijn een aantal maanden verstreken sinds het aannemen van deze resolutie.

Welke vooruitgang is geboekt binnen de MIVB om te voldoen aan de verzoeken van de resolutie?

Kunt u ons toelichting geven over de stand van zaken met betrekking tot de zes vragen die in de resolutie worden geformuleerd?

Welke moeilijkheden hebben zich voorgedaan bij de uitvoering van de nieuwe maatregelen?

Tegen wanneer denkt u dat de MIVB en de andere administraties waarvoor u verantwoordelijk bent, voldoen aan de wens van dit parlement, zoals geformuleerd in de resolutie over kandidaten met een gerechtelijk verleden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Voor zover ik weet is het de eerste keer dat dit belangrijke onderwerp tijdens deze regeerperiode aan bod komt. Mensen die in het verleden voor bepaalde feiten gestraft zijn en hun straf hebben uitgezeten, moeten inderdaad de kans krijgen om zich opnieuw in de samenleving te integreren. Voor bepaalde functies is het nuttig om te controleren of de kandidaten een strafblad hebben, maar in de meeste gevallen moeten mensen gewoon een tweede kans krijgen.

Deze thematiek is overigens niet alleen van toepassing op de arbeidsmarkt, maar ook bijvoorbeeld op de woningmarkt. Het gaat om een breder maatschappelijk debat over hoe we omgaan met mensen met een strafrechtelijk verleden. Een goede herintegratie is niet alleen belangrijk voor de betrokken personen maar ook voor de samenleving.

Uw vraag heeft vooral betrekking op de MIVB, maar het zou ook interessant om de minister van Openbaar Ambt daarover te ondervragen.

De resolutie van het parlement is niet direct van toepassing op de MIVB, maar de filosofie achter die resolutie is zeker iets dat we willen meenemen binnen de MIVB.

De MIVB vraagt een uittreksel van het strafregister voor alle functies, met toepassing van artikel 595 van het Wetboek van Strafvordering. Personen kunnen worden geweigerd voor vermeldingen in het strafregister, maar alleen als er een rechtstreeks verband bestaat tussen de feiten en de functie waarvoor ze solliciteren. Die analyse gebeurt geval per geval. Ik kan daardoor jammer genoeg geen statistische informatie geven. Tijdens het sollicitatiegesprek wordt de kandidaat daar in elk geval uitgebreid over ingelicht.

Gezien het maatschappelijke belang van dit thema, zal het zeker nog in een ruimere context aan bod komen.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- U zegt dat de MIVB geval per geval bekijkt, maar dat is net het probleem.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Les personnes qui ont été punies et qui ont purgé leur peine devraient en effet avoir la possibilité de se réinsérer dans la société et de trouver un emploi ou un logement. Une bonne réintégration est importante non seulement pour les personnes concernées mais aussi pour la société.

Votre question concerne principalement la STIB, mais il serait également intéressant d'interroger le ministre de la fonction publique à ce sujet.

La STIB demande un extrait du casier judiciaire pour toutes les fonctions, en application de l'article 595 du Code de procédure pénale. Les personnes peuvent être refusées pour cause de mention au casier judiciaire, mais uniquement s'il existe un lien direct entre les faits et l'emploi auquel elles postulent. Cette analyse est effectuée au cas par cas.

Ce thème sera certainement encore abordé dans un contexte plus large.

M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).-Vous dites que la STIB examine chaque cas individuellement, Ik wil graag duidelijkheid, omdat de beslissing blijkbaar van de persoon die daarover kan oordelen afhangt. Voor de ene kan het wel en voor de ander dan weer niet.

Nagenoeg alle ministers hebben me aangeraden om de vraag ook aan minister Gatz te stellen, die ter zake bevoegd is.

Ik ben blij dat de MIVB toch de moeite doet en niet iedereen weigert. Ik zou een schriftelijke vraag kunnen stellen om het precieze aantal mensen te kennen dat aanvaard is, ondanks hun strafblad. Misschien blijkt daaruit dat de MIVB haar werk doet op dat vlak.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED MOUHSSIN

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

betreffende "de valpartijen van ouderen op het MIVBvervoersnet".

4171 **De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo)** (in het Frans).- In 2017 vonden zo'n 620 valpartijen plaats op het MIVB-vervoersnet, of twaalf per week.

Vooral ouderen lopen na een val risico op complicaties en een verslechtering van hun lichamelijke en geestelijke gezondheid. Valpartijen zijn ook een belangrijke oorzaak van sterfte onder ouderen.

De gezondheid van senioren is een prioriteit voor de Ecolofractie. De risico's voor ouderen moeten zo veel mogelijk worden voorkomen, ook op het MIVB-net.

Senioren hebben vaak moeite om een zitplaats te bemachtigen als de bussen vol zijn.

Volgens het regeerakkoord zullen de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit en de verbetering van het algemene comfort een essentieel onderdeel vormen van het investeringsbeleid van de MIVB.

Is er een specifiek beleid om te voorkomen dat senioren vallen in bussen? Zijn er contacten gelegd met verenigingen om senioren beter te beschermen en bewust te maken van het gevaar?

In 2018 voerde de MIVB een campagne om valpartijen in het openbaar vervoer te voorkomen. Hoe evalueert u de resultaten? Komt er een nieuwe campagne?

mais c'est là le problème : pour l'un, c'est possible et pour l'autre, ça ne l'est pas.

COMMISSION

Mobilité

Je me réjouis que la STIB fasse l'effort malgré tout et qu'elle ne refuse pas tout le monde.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. AHMED MOUHSSIN

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 chute des personnes âgées dans les transports de la STIB''.

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- La STIB améliore notre quotidien. Avec plus de 1.200 véhicules, elle nous permet de nous déplacer facilement à travers la ville. L'entreprise est en pleine expansion : la fréquentation a augmenté de près de 80 % au cours des dix dernières années.

Toutefois, les voyages peuvent s'avérer tumultueux et agités pour les passagers. Les aléas de la route sont tels que l'on ne peut jamais exclure des accidents ou des freinages brusques pour éviter une collision. Si ce type d'incident met en danger les usagers de la route, les passagers de la STIB n'en sont pas épargnés.

En 2017, quelque 620 chutes ont eu lieu, soit douze par semaine. Si la sécurité de tous est importante, le groupe Ecolo estime nécessaire de porter une plus grande attention aux personnes les plus vulnérables face aux chutes, à savoir les seniors.

Après une chute, les personnes âgées sont les plus à même de connaître des complications ainsi qu'une dégradation de leur santé physique et mentale. Notons aussi que les chutes représentent une cause de mortalité et de morbidité significative chez les personnes âgées. Chaque année, à Bruxelles, près de 2.650 personnes de plus de 70 ans meurent à la suite d'une chute. Or, les seniors peinent à s'installer lorsque les bus sont remplis.

La santé des seniors est une priorité pour le groupe Ecolo. Nous estimons qu'il y a lieu de prévenir les risques auxquels les personnes âgées font face, quand c'est possible. La sûreté dans les transports de la STIB est un point d'attention.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-De MIVB besteedt zowel in de opleiding van de chauffeurs als in de diverse reglementen bijzondere aandacht aan ouderen, personen met een beperkte mobiliteit, personen met een tijdelijke of permanente handicap en kinderen.

De MIVB staat voortdurend in contact met verenigingen om de toegankelijkheid van haar netwerk te verbeteren. Er is geen specifiek contact geweest met betrekking tot ouderen, maar de maatregelen voor kwetsbare reizigers komen hun sowieso ten goede.

Bovendien voert de MIVB regelmatig bewustmakingscampagnes om mensen eraan te herinneren hoe belangrijk het is om zich vast te houden en hun zitplaats af te staan aan mensen die hem nodig hebben.

Ook tijdens de preventie- en bewustmakingscampagnes in scholen en tijdens activiteiten met jongeren, bijvoorbeeld in buurtcentra, wijst de MIVB op de hoffelijkheidsregels, zoals voorrang verlenen aan personen met een beperkte mobiliteit. Het effect van die campagnes is moeilijk in cijfers uit te drukken.

Hoewel elke val er één te veel is, blijft het aantal incidenten heel laag, gezien de miljoenen ritten die dagelijks op het MIVB-net worden afgelegd.

De MIVB blijft niettemin aan die kwestie werken door de toegankelijkheid van haar netwerk voortdurend te verbeteren en bewustmakingscampagnes te organiseren.

Ook de andere weggebruikers kunnen een rol spelen door extra waakzaam te zijn bij het naderen van een tram of een bus om te vermijden dat de bestuurder bruusk moet remmen. Respect voor Selon l'accord de gouvernement, "l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite au réseau de transport en commun et l'amélioration du confort général sera un point essentiel de la politique d'investissement de la STIB (ascenseurs, sanitaires, assistance, signalétique et communication, etc.)".

Mobilité

Mme la ministre, une politique spécifique est-elle mise en œuvre à l'égard des seniors en vue de prévenir leurs chutes dans les bus ? Des contacts ont-ils été pris avec le milieu associatif pour mieux protéger et sensibiliser les seniors ?

En 2018, une campagne avait été lancée par la STIB pour prévenir les chutes dans les transports. Comment évaluezvous ses résultats ? Une campagne similaire est-elle à nouveau prévue?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La politique de la STIB sur ce point est très claire : une attention toute particulière doit être prêtée aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes souffrant d'un handicap temporaire ou permanent et aux enfants. Ce point est intégré dans la formation du personnel de conduite et dans les différents règlements à respecter.

La STIB reste en contact permanent avec des associations afin de faire évoluer l'accessibilité de son réseau. Il n'y a pas eu de contact spécifique concernant les personnes âgées, mais ces dernières sont concernées de facto par les mesures prises pour les personnes dites "plus vulnérables", c'est-à-dire qui sont confrontées à des problèmes de mobilité en raison de leur âge, un handicap ou, par exemple, du fait de voyager avec des enfants.

Par ailleurs, la STIB lance régulièrement des campagnes de sensibilisation afin de rappeler l'importance, par exemple, de se tenir à la main courante - sujet d'une campagne cet été - ou de céder sa place aux personnes qui en ont besoin - sujet d'une campagne en novembre dernier.

Que ce soit dans ses campagnes de prévention et de sensibilisation en milieu scolaire ou lors d'animations spécifiques auprès des jeunes de maisons de quartier, par exemple, la STIB oriente une partie de ses messages sur les bons comportements à adopter dans les transports publics, dont celui de céder sa place aux personnes à mobilité réduite.

Il reste bien entendu difficile de chiffrer l'impact de ces campagnes. Si chaque chute reste une chute de trop, il est toutefois certain que, au vu des millions de voyages effectués quotidiennement sur le réseau de la STIB, la proportion d'incidents reste très faible.

La STIB continue toutefois de travailler sur ce point, en améliorant constamment l'accessibilité de son réseau et en organisant des campagnes de sensibilisation.

Les autres usagers de la route ont également un rôle à jouer dans cette problématique : en redoublant de vigilance à l'approche d'un tram (qui, pour rappel, est prioritaire), mais aussi à anderen is dus heel belangrijk en moet van jongs af aan worden bijgebracht.

l'approche d'un bus, afin d'éviter d'obliger le conducteur ou la conductrice à procéder à un freinage d'urgence, avec les risques de chute que cela comporte pour tous les passagers, y compris les personnes âgées.

50

Nous avons entamé la commission avec la thématique du harcèlement et le sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun. Lors de la discussion de cette thématique, nous avons notamment parlé de la nécessité de la sensibilisation sociétale. Je me réjouis donc de terminer cette commission avec une même approche, à savoir la promotion du respect mutuel et de la convivialité, qui doivent être inculquées à tout le monde dès le plus jeune âge.

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- La rédaction et l'envoi de ma question datant un peu, la problématique aurait pu être élargie afin d'inclure les autres infrastructures. Je pense notamment à l'éclairage dans le métro et aux difficultés rencontrées par les personnes âgées, dont la vue baisse.

Nous nous penchons sur la question au sein de la Commission communautaire française et j'espère que nous pourrons déposer une proposition de résolution pour prévenir les chutes des personnes âgées. Chaque année, près de 2.600 personnes âgées meurent à la suite d'une chute. Si le nombre de chutes semble peu important au regard du nombre de personnes transportées, une chute a des conséquences beaucoup plus lourdes chez une personne âgée. À la suite d'une chute, les personnes âgées souffrent souvent de fractures et se retrouvent à l'hôpital. Parfois, cette chute s'avère même fatale.

Je formulerai une question écrite pour aborder la question plus largement.

- L'incident est clos.

De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo) (in het Frans).- We hopen in de Cocof een voorstel van resolutie over deze kwestie te kunnen indienen. Hoewel het aantal valpartijen in verhouding tot het aantal vervoerde personen misschien klein lijkt, heeft een val voor ouderen ernstige gevolgen.

De kwestie zou overigens nog kunnen worden verruimd, bijvoorbeeld tot de verlichting in de metro en de moeilijkheden die ouderen ondervinden wanneer hun gezichtsvermogen afneemt. Ik zal daarover een schriftelijke vraag indienen.

- Het incident is gesloten.