



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 18 OCTOBRE 2022**

SESSION 2022-2023

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 18 OKTOBER 2022**

ZITTING 2022-2023

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

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

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 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 7

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant les projets de la ministre pour le réaménagement de l'A12.

Discussion – Oratrices :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Marc Loewenstein 15

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'évaluation de la fermeture partielle à la circulation automobile du pont Fraiteur et la gestion de la mobilité dans le cadre du chantier de la rue des Pêcheries.

Question orale de M. Julien Uyttendaele 19

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant les dispositions liées à la régionalisation de la tutelle sur les centres de contrôle technique.

Question orale de M. Fouad Ahidar 22

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

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 7

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

betreffende de plannen van de minister over de herinrichting van de A12.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 15

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

betreffende "de evaluatie van de gedeeltelijke sluiting van de Fraiteurbrug voor het autoverkeer en het mobiliteitsbeheer in het kader van de bouwplaats Visserijstraat".

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele 19

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

betreffende de bepalingen met betrekking tot de regionalisering van het toezicht op de centra voor technische keuring.

Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar 22

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

<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les pompes à vélo publiques.</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de openbare fietspompen.</p>
<p>Demande d'explications de M. Marc Loewenstein</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le respect du Code de la route par les usagers de trottinettes électriques.</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>M. David Weytsman (MR)</p> <p>M. Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>Mme Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	25	<p>Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de naleving van de Wegcode door gebruikers van elektrische steps.</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>De heer David Weytsman (MR)</p> <p>De heer Arnaud Verstraete (Groen)</p> <p>Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)</p> <p>De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>
<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le stationnement des trottinettes et la mise en place des « drop-zones ».</p>	37	<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het parkeren van steps en de inrichting van dropzones.</p>
<p>Demande d'explications de M. Marc Loewenstein</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les perspectives financières de la STIB au regard de l'envolée des prix de l'énergie.</p>	41	<p>Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de financiële vooruitzichten van de MIVB in het licht van de sterk stijgende energieprijzen.</p>

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter 47

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,

et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

concernant l'application MaaS de la STIB.

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 55

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'accessibilité des trams et bus bruxellois aux PMR.

Question orale jointe de M. Jamal Ikazban 55

concernant la rentrée de la STIB et l'inclusion des PMR.

Question orale jointe de M. David Weytsman, 56

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter 47

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

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende de MaaS-app van de MIVB.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 55

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

betreffende de toegankelijkheid van de Brusselse trams en bussen voor PBM's.

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 55

betreffende de terugkeer van de MIVB na de vakantie en de inclusie van de PBM's.

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer David Weytsman, 56

concernant l'accessibilité de la STIB pour les personnes à mobilité réduite.

Question orale de Mme Joëlle Maison

64

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 bus électrique 33, une magnifique opportunité trop peu exploitée.

betreffende de toegankelijkheid van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit.

Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle 64 Maison

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

betreffende de elektrische bus 33, een geweldige kans die te weinig benut wordt.

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

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

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

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

1105 **concernant les projets de la ministre pour le réaménagement de l'A12.**

betreffende de plannen van de minister over de herinrichting van de A12.

1107 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- À la fin de l'année dernière, vous avez annoncé des plans pour le réaménagement de l'A12, votre objectif étant de ramener la circulation à une bande dans chaque sens. Lorsque je vous ai interrogée sur vos projets initiaux, vous ne m'avez donné aucune explication plausible concernant l'incidence du réaménagement sur la mobilité.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Eind vorig jaar kondigde u plannen voor de herinrichting van de A12 aan. Begin september berichtten de media opnieuw over de bouwaanvraag en de concrete invulling van het project. Daaruit blijkt dat u, ondanks kritiek van staatssecretaris Smet en Vlaams minister van Mobiliteit Peeters, uw oorspronkelijke plannen doorzet.

La Région bruxelloise doit faire des choix budgétaires. Ne pensez-vous pas que d'autres projets sont plus urgents que le réaménagement de l'A12 ? Quel serait le coût total de ce réaménagement ?

U wilt de A12 terugbrengen van drie rijstroken stadinwaarts en twee staduitwaarts, tot één rijstrook stadinwaarts en één staduitwaarts. Het valt op dat u die plannen niet koppelt aan de aanleg van een nieuwe park-and-ride en openbaar vervoer richting de stad.

Quelle sera l'évolution de la vitesse moyenne aux heures de pointe après les travaux ? Pensez-vous que le rétrécissement de l'A12 aura un effet dissuasif sur les automobilistes qui viennent à Bruxelles aujourd'hui ?

Toen ik u over uw eerste plannen ondervroeg, kreeg ik weinig informatie over al dan niet beschikbare mobiliteitsstudies. U hebt mij toen geen aannemelijke uitleg gegeven over de mobiliteitsimpact van de herinrichting. U poneerde gewoon dat het verkeer even vlot zal blijven rijden omdat er geen verkeerslichten komen. Wie daar in de ochtenddruchte de files meemaakt, kan zich dat nauwelijks voorstellen.

De Van Praetlaan loopt grotendeels langs de tuin van het Koninklijk Paleis en heeft al een gescheiden fietspad. Nu het Brussels Gewest budgettaire keuzes moet maken, vraag ik me af waarom u de herinrichting van de A12 prioritair wilt aanpakken. Ik kan me andere projecten voor de geest halen die veel dringender zijn.

Wat is de totale kostprijs van de herinrichting van de A12? Welk extra fileleed verwacht u als de Van Praetlaan tot één rijstrook in elke richting wordt herleid? Op welke verkeersaantallen baseert u zich? Hoe evolueert de gemiddelde snelheid tijdens de spits voor en na zo een herinrichting? Rekent u erop dat de versmalling van de A12 een ontradend effect heeft op mensen die vandaag met de auto naar Brussel komen?

1109 *Les travaux n'ont pas encore débuté mais la circulation dans le quartier est déjà complètement bloquée.*

Ik bracht onlangs mijn dochter naar school aan De Wand. In de straten rond de A12 was er enorm veel sluipverkeer, er stonden files enzovoort. De A12 is nog niet heringericht, maar vandaag zit het verkeer in de wijk al helemaal vast.

Des recherches ont-elles été menées sur l'utilisation de la piste cyclable ?

Er ligt nu al een gescheiden fietspad op het traject en dat lijkt mij een goed fietspad, dat nog niet verzadigd is. Is er

Pourquoi avoir choisi ce réaménagement ? Quels autres scénarios avez-vous étudiés ?

Avez-vous discuté de ces projets avec la ministre flamande de la Mobilité ?

Où en est la construction d'un park and ride le long de l'A12 ?

¹¹¹¹ *(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

¹¹¹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je rejoins les questions posées par ma collègue et je m'interroge également sur la priorité accordée à ce projet.

Quelles sont les raisons pour lesquelles vous estimez que ce dossier est prioritaire dans votre politique globale de mobilité ? Est-ce la congestion automobile, qui a certainement nécessité de très nombreux comptages et une analyse fine au niveau de cette entrée de Bruxelles en particulier ? Est-ce une demande des riverains des communes touchées ?

Je regrette que votre projet ne prévoie pas de parking de dissuasion. Il a été question d'un parking à l'arrêt Esplanade, ou encore sur le parking C du Palais 12, pour lequel vous avez déjà versé un montant de 4 millions d'euros à Brussels Expo, mais il semble ne plus en être question aujourd'hui.

Pourquoi le projet ne prévoit-il pas de park and ride ? Quels sont les profils et les besoins en stationnement des navetteurs qui se rendent à Bruxelles par l'A12 ? Où vont-ils majoritairement ? Quelle serait l'option qui leur conviendrait le mieux en transports en commun ? Voilà les vraies questions à se poser, si l'on veut éviter de faire circuler inutilement des véhicules à Bruxelles.

En cas de réduction de la capacité automobile aux entrées de ville, Good Move prévoit d'étudier la mise en place de bandes réservées au covoiturage. Qu'en est-il dans le projet ici discuté ?

¹¹¹⁵ Bruxelles Mobilité a déjà demandé un permis, mais il semblerait qu'aucune phase pilote ne soit prévue. Pour quelle raison ? Où en est la procédure ?

Une enquête publique a été menée entre le 7 septembre et le 6 octobre dernier. Pouvez-vous nous en communiquer les premiers résultats ?

Je rejoins ma collègue sur la nécessité d'objectiver les reports de flux, notamment dans les quartiers avoisinants, au moyen d'études de circulation. Pouvez-vous nous transmettre ces études ? Parmi les scénarios envisagés, en quoi celui que vous retenez est-il le meilleur à vos yeux ?

onderzoek gebeurd naar het gebruik van het fietspad? Wat waren de conclusies?

Welke andere scenario's liet u bestuderen? Waarom koos u voor deze herinrichting? Hebt u de impact van een scenario met en een scenario zonder overstapparking met elkaar vergeleken?

Overlegde u het voorbije jaar met Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters over de plannen? Hoe verliep dat?

Hoever staat de aanleg van een park-and-ride langs de A12?

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Ook ik stel mij vragen over de prioriteit die het project krijgt. Waarom vindt u het nodig om in uw algemeen mobiliteitsbeleid de heraanleg van de A12 voorrang te geven? Heeft het met de veriadiging van die toegangsweg tot Brussel te maken? Is het op vraag van de omwonenden?

Jammer genoeg is er in de plannen geen overstapparking opgenomen. Waarom niet? Wat is het profiel van de pendelaars die via de A12 naar Brussel komen en welke parkeerbehoeften hebben zij? Wat zijn hun voornaamste bestemmingen? Welke openbaarvervoersmogelijkheid verkiezen zij?

Conform Good Move moet de reservatie van rijstroken voor autodelen worden onderzocht. Gebeurt dat ook in het kader van de heraanleg van de A12?

Brussel Mobiliteit vroeg al een vergunning aan, terwijl er blijkbaar geen testfase komt. Waarom niet? Hoever staat de vergunningsprocedure?

Wat waren de resultaten van het openbaar onderzoek, dat van 7 september tot 6 oktober 2022 liep?

Kunt u ons verkeersstudies bezorgen die moeten objectiveren hoe het verkeer zich naar de omliggende wijken zal verplaatsen? Wat maakt het door u gekozen scenario voor u tot de beste oplossing?

Staatssecretaris van Stedenbouw Smet verklaarde dat slechts een tiental parkeerplaatsen verdwijnt en dat er elders nieuwe

Votre collègue chargé de l'urbanisme a déclaré que seule une dizaine d'emplacements de stationnement disparaîtrait, notamment près des zones non réglementées le long des parcs. Il a également indiqué que le réaménagement de la voirie locale sur l'avenue des Croix du Feu offrirait de nouvelles places aux riverains et qu'elle compenserait celles perdues. Confirmez-vous que tel est bien votre projet ? Quelles remarques les habitants ont-ils formulées dans le cadre de l'enquête publique ?

Enfin, avez-vous objectivé les conséquences de ce réaménagement pour les quartiers commerçants et avoisinants ainsi que pour d'autres nœuds commerciaux, comme Docks Brussel ? Ne serait-il pas intéressant de présenter au parlement les cartes et une analyse fine de toutes les études afférentes à ce projet ?

¹¹¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *L'objectif de ce projet n'est pas du tout de dissuader, mais plutôt d'encourager les navetteurs à se rendre à Bruxelles en utilisant différents moyens de transport. Nous avons également l'intention de verdir cette voie d'accès et de mieux l'intégrer dans la ville.*

La piste cyclable existante est une piste partagée et est beaucoup trop étroite. Nous voulons renforcer cette infrastructure, afin de l'intégrer au réseau express régional pour cyclistes.

La capacité d'un axe de circulation est déterminée principalement par les intersections. C'est pourquoi nous voulons simplifier les intersections avant le pont Van Praet pour fluidifier le trafic qui y mène. Après le réaménagement, le temps de trajet des automobilistes ne sera donc pas plus long qu'avant.

¹¹¹⁹ *La vitesse sera limitée, car le pont Van Praet est proche de certaines zones résidentielles.*

Dans le cadre de ce projet, l'espace actuellement dévolu à la voiture sera utilisé plus efficacement au profit des transports publics, des usagers actifs de la route et de la verdurisation.

Il est prévu d'aménager une ligne de tram, qui longera l'A12 jusqu'à Bruxelles. Des travaux sont également en cours pour le tram vers Neder-Over-Heembeek, qui sera relié au projet.

plaatsen komen. Klopt dat? Wat waren de opmerkingen van de omwonenden tijdens het openbaar onderzoek?

Hebt u een duidelijk beeld van de gevolgen van de heraanleg voor de omliggende wijken en de handel? Kunt u alle studies in verband met het plan aan het parlement voorleggen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het is helemaal niet de bedoeling van dit project om ontradend te werken, maar wel om de pendelaars aan te sporen om zich op meer dan één manier naar Brussel te verplaatsen. We willen ervoor zorgen dat deze heel belangrijke gewestelijke toegangspoort op verschillende manieren bereikbaar is: met de wagen, maar ook met de tram en met de fiets. Ook is het de bedoeling om deze toegangsweg te vergroenen en beter in de stad te integreren, dit om de leefomgeving in de omliggende wijken te verbeteren en het sluipverkeer aan te pakken.

U zegt dat er geen fietspad nodig is omdat er al een ligt. Dat is echter een gedeeld fietspad van 2,4 m dat zowel door fietsers als voetgangers wordt gebruikt. Het maakt deel uit van de Groene Wandeling en is veel te smal. We willen die infrastructuur versterken, waardoor het fietspad een schakel wordt in het gewestelijk expresnet voor de fietser, dat van de gewestgrens tot aan het kanaal zal lopen.

De capaciteit van de as Van Praetlaan-Vuurkruisenlaan zal niet dalen, ook al zijn er minder rijstroken. De capaciteit van een verkeersas wordt immers voornamelijk bepaald door de kruispunten. De capaciteit van de Van Praetbrug kan niet worden verhoogd. Daarom willen we de kruispunten voor de brug vereenvoudigen zodat het verkeer in aanloop naar de brug vlotter verloopt. Daardoor behoud je met minder rijvakken evenveel capaciteit en dezelfde reistijd. Brussel Mobiliteit heeft dat geanalyseerd. Na de herinrichting zal de trajecttijd voor automobilisten dus niet langer zijn dan ervoor.

De snelheid wordt wel beperkt: op de A12 eerst tot 90 km/u en daarna tot 70 km/u. Op de Van Praetlaan komt er een snelheidsbeperking tot 50 km/u. Het is immers belangrijk dat het verkeer tegen een gematigde snelheid de stad inrijdt. Bovendien ligt de Van Praetbrug vlak bij enkele woonwijken.

Om een representatief beeld te krijgen, is in de analyses rekening gehouden met de verkeersstromen van voor de coronacrisis. Voor mij gaat het dan ook om een optimalisering, een verandering ten goede. Ik besef heel goed dat het woord optimalisering ruim kan worden geïnterpreteerd. In dit geval wordt de ruimte die de auto nu krijgt, efficiënter gebruikt ten

Dans le cadre du plan Good Move, nous avons fait le choix de réaménager toutes les voies d'accès à Bruxelles.

Le projet sera mis en œuvre en deux phases. Nous examinerons la question de l'ajout d'un park and ride supplémentaire dans le cadre des plans d'avenir pour l'ensemble du plateau du Heysel.

¹¹²¹ *Dès que les plans pour le Heysel seront clairs, nous pourrions procéder à la partie nord du réaménagement, mais nous commencerons par la partie sud et demanderons des permis séparés.*

¹¹²³ *(poursuivant en français)*

Je rappelle que le flux des voitures pouvant passer sur cet axe restera identique. Les carrefours seront adaptés. La capacité du pont Van Praet, qui ne peut pas être changée, est déterminante pour tout l'axe. Les carrefours en amont seront adaptés pour fluidifier le trafic. Le nombre de voitures et les temps de parcours resteront donc les mêmes, mais l'emprise au sol sera réduite. Nous pouvons ainsi donner plus d'espace aux cyclistes, aux trams et aux espaces verts, ce qui est bienvenu dans ce quartier.

¹¹²⁵ *(poursuivant en néerlandais)*

La capacité de cet accès à la Région sera maintenue. Pour l'emplacement du park and ride, nous tenons compte des principes du plan régional d'affectation du sol.

Le coût total de l'ensemble du projet, compte tenu de l'inflation et des ajustements, est estimé à 9 millions d'euros. Ce montant peut encore changer après la délivrance du permis et l'attribution des travaux.

voordele van het openbaar vervoer, de actieve weggebruikers en de vergroening.

Het is bekend dat voor het Brabantnet een A12-tram is gepland, die langs de A12 naar Brussel zal rijden. Daarnaast zijn er werkzaamheden bezig voor de tram naar Neder-Over-Heembeek, die op dat project aansluit. Doordat we het project rond de A12 vandaag uitvoeren, kunnen al die elementen in elkaar worden geïntegreerd.

In Good Move is de keuze gemaakt om alle invalswegen in Brussel herin te richten. Ik ben dan ook systematisch bezig met het ontwikkelen van plannen en visies om de invalswegen aan te passen.

Het project wordt in twee fasen uitgevoerd. Een van uw vragen betreft de overstapparking. Iedereen weet dat de Heizelvlakte met haar 12.000 parkeerplaatsen heel veel overstappotentieel biedt. De vraag om een extra park-and-ride toe te voegen zullen we onderzoeken in het kader van de toekomstplannen voor de hele Heizelvlakte.

Hoe dichter een park-and-ride bij een metrostation ligt, hoe aantrekkelijker die wordt. We onderzoeken de mogelijkheden. Als er eenmaal duidelijkheid is over de plannen voor de Heizel, kunnen we verder met het noordelijke deel van de herinrichting. We beginnen echter met het zuidelijke deel en vragen aparte vergunningen aan.

(verder in het Frans)

De verkeerscapaciteit van de A12 blijft even groot, omdat er niet meer voertuigen over de Van Praetbrug kunnen, terwijl die minder ruimte inneemt. Daardoor is er plaats voor fietsers, trams en groen.

(verder in het Nederlands)

De capaciteit van deze toegangspoort tot het gewest blijft zoals gezegd behouden. De park-and-ride is belangrijk, maar staat grotendeels los van de rest van de plannen. Voor de locatie van de park-and-ride houden we rekening met de uitgangspunten van het Gewestelijk Bestemmingsplan.

We hebben contact met de Vlaamse administratie en met Vlaams minister Peeters. We hebben tijdens een presentatie enkele misvattingen uit de wereld kunnen helpen.

De totale kostprijs voor het gehele project, met inbegrip van de inrichting van het project Parkway 21 en rekening houdend met de inflatie en de aanpassingen, wordt geraamd op 9 miljoen euro. Dat bedrag kan nog wijzigen na het afleveren van de vergunning en de toekenning van de werken.

1127 *(poursuivant en français)*

Pour répondre à madame d'Ursel, nous voulons bien entendu installer un park and ride (P+R) dans ce quartier, qui est une porte d'entrée de Bruxelles. La localisation de ce P+R dépend toutefois des choix qui seront faits dans le cadre du projet du plan régional d'affectation du sol (PRAS) du Heysel.

Un métro arrive jusqu'à ce plateau, qui abrite également 12.000 places de stationnement. L'un des enjeux consiste à mieux utiliser l'espace de stationnement existant et à le connecter au métro. Ce sera dans une deuxième phase du projet, la première n'allant pas jusqu'au Heysel. Le projet est en effet scindé en deux phases, notamment dans l'attente des décisions qui seront prises dans le cadre du PRAS au sujet du plateau du Heysel.

Les usagers quotidiens des voiries concernées sont surtout des navetteurs venus de Flandre. Il s'agit d'une porte d'entrée importante pour les personnes qui viennent d'Anvers, de Malines, etc.

Plusieurs projets liés aux transports en commun existent. Le réseau Brabant (Brabantnet) de De Lijn prévoit un tram longeant l'autoroute A12. Un autre projet de tram est prévu à Neder-Over-Heembeek. Il générera essentiellement un trafic intrabruellois, mais pourra aussi servir à d'autres usagers.

Notre intention est également de créer une cyclostrade, la largeur actuelle de 2,40 m pour accueillir piétons et cyclistes dans les deux directions étant insuffisante et peu attractive.

Il restera donc tout à fait possible d'entrer à Bruxelles en voiture par cette zone, mais nous ajoutons à cette option des solutions plus agréables pour les usagers du tram et les cyclistes.

1129 Les remarques des habitants et l'enquête publique seront bien entendu prises en considération dans l'analyse, avant l'octroi du permis d'urbanisme définitif. Une présentation au parlement peut être envisagée à votre demande.

1131 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais)*.- *La question est de savoir quelles priorités vous fixez. Vous ne m'avez pas convaincue pour ce qui est de l'incidence sur le trafic, et votre raisonnement ne tient pas la route. Je continue à me demander si ce réaménagement est nécessaire, car il existe déjà une piste cyclable séparée.*

Peut-être pourriez-vous envisager la réouverture du jardin du Palais royal.

Une étude de mobilité a-t-elle été réalisée? Les feux de circulation ralentissent la circulation, mais je doute que leur suppression suffise pour que la circulation puisse se faire sur une seule voie dans chaque sens. Déjà aujourd'hui, la circulation est à l'arrêt pendant les heures de pointe.

(verder in het Frans)

Uiteraard willen we een park-and-ride aanleggen in de wijk. De locatie daarvan is echter afhankelijk van de keuzes die in het kader van het Gewestelijk Bestemmingsplan voor de Heizel worden gemaakt.

Op het Heizelplateau komt een metrolijn toe en zijn er 12.000 parkeerplaatsen. Het is een kwestie van de parkeerplaatsen beter te benutten en op de metro aan te sluiten. Dat gebeurt echter pas in een tweede fase.

Vooral pendelaars uit Vlaanderen maken dagelijks gebruik van de A12.

Er zijn meerdere plannen voor het openbaar vervoer. Zo komt er in het kader van het Brabantnet een tram langs de A12. Ook in Neder-Over-Heembeek komt er een tramlijn.

Voorts wil ik een fietsstrade. De breedte van het huidige fietspad volstaat niet voor fietsers en voetgangers in twee richtingen.

Het blijft wel degelijk mogelijk om via de A12 Brussel binnen te rijden, maar het gewest wil betere mogelijkheden bieden voor tramreizigers en fietsers.

In onze analyse zullen we uiteraard rekening houden met de opmerkingen van omwonenden en de resultaten van het openbaar onderzoek. Op uw vraag kunnen we die voorstellen aan het parlement.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Met groene zones en bredere fietspaden heb ik uiteraard geen enkel probleem, zeker ook omdat ik me met de fiets verplaats.

De vraag is welke prioriteiten u legt. U hebt me niet overtuigd over de impact op het verkeer. De brug bepaalt het verkeer, zegt u, maar bent u daar al eens gaan kijken? Aan de kant van de Lambermontlaan telt de brug zes rijstroken, aan de overkant zijn dat er twee. Ze is veel breder dan u doet uitschijnen. De redenering dat de brug de rest van het verkeer bepaalt, hebt u me vorige keer ook toegelicht, maar ze houdt geen steek.

Ik blijf me dus afvragen of deze herinrichting wel nodig is. Er loopt immers al een gescheiden fietspad. Misschien moet de tuin van het Koninklijk Paleis worden opengesteld en kan dat gebied opnieuw worden ingericht. Dat lijkt me een beter project, want zo is er meteen veel meer groen. Overweegt u die optie?

¹¹³³ *Ce projet ne résoudra pas les problèmes de circulation et aura une incidence négative sur la mobilité. C'est un peu comme si nous fermions l'accès à Bruxelles.*

Enfin, l'absence de pistes cyclables est souvent à l'origine de situations dangereuses. C'est dans ce domaine que vous devriez investir.

¹¹³⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- À l'instar de Mme Van Achter, je ne suis pas convaincue par votre projet.

Vous venez de nous livrer tous les éléments qui permettraient un réaménagement optimal d'une entrée de ville aussi importante que celle-là, mais, à nouveau, le problème se situe au niveau de la méthode : vous ne communiquez ni votre ordre de priorités ni votre calendrier.

Vous proposez tout d'abord une piste cyclable. Ensuite, vous abordez les transports en commun en annonçant une ligne de tram émanant du réseau Brabant (Brabantnet) et une autre dépendant de la STIB. Mais quand verront-elles le jour ? Bruxelles est tributaire de la vitesse voulue par la Flandre pour l'installation de la ligne dépendant du réseau Brabant.

Quant au P+R, il est hypothétique, puisqu'il dépend du projet de réaménagement du Heysel.

Nous ne pouvons transformer cette entrée de ville sans offrir suffisamment d'autres solutions à ses usagers quotidiens.

J'aimerais obtenir un planning de votre orchestration de l'aménagement de cette entrée de ville, car je crains un nouveau fiasco.

¹¹³⁷ Nous aimerions avoir accès à toutes les études réalisées par Bruxelles Environnement en collaboration avec la Région flamande, afin d'y voir plus clair dans ce dossier.

Par ailleurs, il serait vraiment intéressant d'organiser pour les membres de la commission une véritable présentation du projet. Vous avez déjà marqué votre accord en ce sens, ce dont je vous remercie.

Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd die we in detail kunnen lezen? Uw uitleg blijft onlogisch voor mij. Er zijn inderdaad een paar verkeerslichten die het verkeer vertragen. Die zouden allemaal weggehaald kunnen worden, maar ik betwijfel of dat volstaat om het verkeer op één enkele rijstrook per rijrichting te krijgen. In de spits zit het verkeer er vandaag al vast.

Voetgangers kunnen gebruikmaken van het voetpad langs de woningen naast het fietspad, maar er liggen ook paadjes tussen het groen. Zij hebben dus meerdere opties.

Er is negen miljoen euro beschikbaar voor een project dat ongetwijfeld mooi wordt, maar dat de verkeersproblemen niet zal oplossen. ik vrees voor de impact op de mobiliteit. Dit project zal aan Vlaanderen het signaal geven dat we de toegang tot Brussel afsluiten, ook al zegt u dat het project alleen maar bedoeld is om alternatieve mobiliteit te stimuleren. Ik denk niet dat Brussel een dergelijk signaal moet geven. Ondertussen zijn er bovendien andere plaatsen in het Brussels Gewest waar het bij gebrek aan fietspaden heel gevaarlijk is. Daar zou die negen miljoen euro heel goed kunnen worden ingezet.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ook ik ben niet overtuigd van uw project en vind uw stilzwijgen over de prioriteiten en het tijdspad problematisch.

Zo hebt u het onder andere over tramlijnen van het Brabantnet en van de MIVB, maar wanneer worden die aangelegd? Ook de aanleg van de park-and-ride is hypothetisch.

Ik wil dus een duidelijke planning, want we kunnen die toegang tot Brussel enkel herinrichten, als we voldoende alternatieven bieden aan wie er dagelijks gebruik van maakt.

Wij willen alle studies die Leefmilieu Brussel in samenwerking met het Vlaams Gewest uitvoerde, kunnen inkijken. Ik ben blij dat u bereid bent het project te presenteren aan de commissie.

1139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Vous dites que je parle de projets fictifs. Le projet de tram à Neder-Over-Heembeek n'est pas fictif du tout : les chantiers sont en cours et notre objectif est de mettre cette ligne en circulation en 2024.

Quant à la cyclostrade, il ne s'agit pas d'un espace réservé aux cyclistes, mais du résultat de l'élargissement et de la scission de l'actuelle piste cyclable de 2,40 m, pour en faire un espace partagé entre piétons et cyclistes, ce qui crée clairement une plus-value. En vous y promenant en été, au moment où les parcs sont bondés, vous observerez que l'élargissement de cette voie pour piétons et cyclistes est tout à fait utile.

Le plan Good Move prévoit de réaménager les portes d'entrée de Bruxelles - comme le viaduc Herrmann-Debroux - et d'examiner dans tous les cas des alternatives au niveau de la mobilité. C'est important, car on peut alors requalifier l'espace public.

Quant au caractère prioritaire du dossier, je vous laisse en juger, mais les habitants de Neder-Over-Heembeek ou de Schaarbeek ont aussi le droit à des quartiers apaisés, à un air moins pollué et aux investissements de la Région ! Le fait qu'il s'agit du nord-est de Bruxelles n'y change rien : nous devons investir partout. Cela ne signifie pas qu'il ne faut rien faire ailleurs. Nous avons certes encore besoin de pistes cyclables à d'autres endroits, mais en l'occurrence, il ne s'agit pas seulement d'un projet de ce type, mais bien du réaménagement d'un axe pénétrant.

Le projet sera scindé en deux, notamment parce que la partie nord, qui touche la frontière avec la Flandre et le plateau du Heysel, est encore teintée d'incertitudes ; nous ne mettrons rien en œuvre avant de les avoir levées.

Vous laissez entendre que ce dossier est secret, mais tous les documents sont accessibles dans le cadre de l'enquête publique entamée le 7 septembre dernier pour une durée d'un mois. Une commission de concertation se réunira le 28 octobre prochain. Toutes les études réalisées sont accessibles. Nous vous les présenterons si vous le désirez, évidemment.

1141 *(poursuivant en néerlandais)*

Nous nous efforçons de mener à bien, le plus rapidement et le mieux possible, les différents projets liés au réaménagement des principales voies d'accès. À cette fin, des investissements sont réalisés dans tous les quartiers.

Le tram vers Neder-Over-Heembeek est un maillon essentiel du réaménagement du pont Van Praet. C'est pourquoi nous voulons faire avancer rapidement ce projet et veiller à assurer des correspondances, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de Neder-Over-Heembeek et de Schaarbeek.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *In tegenstelling tot wat u beweert, bestaan de projecten waarover ik spreek, wel degelijk. De tramlijn in Neder-Over-Heembeek zal in 2024 in gebruik genomen worden.*

De fietssnelweg wordt niet langer gereserveerd voor fietsers. We verbreden het pad, zodat het gebruikt kan worden door voetgangers en fietsers.

Good Move wil de toegangspoorten tot Brussel herinrichten en onderzoekt mobiliteitsalternatieven.

Over de prioriteit verschillen we van mening. Ook de inwoners van Schaarbeek en Neder-Over-Heembeek hebben recht op rustige wijken en minder luchtvervuiling. Fietspaden maken deel uit van de herinrichting van een hoofdweg.

Omdat er nog veel onzekerheden zijn over het noordelijk deel dat grenst aan Vlaanderen en over de Heizel, wordt het project in twee gesplitst. We gaan daar pas van start als die zijn uitgeklaard.

Alle documenten kunnen geraadpleegd worden in het kader van het openbaar onderzoek dat op 7 september startte. Op 28 oktober komt een overlegcommissie bijeen.

(verder in het Nederlands)

Uw bijkomende vragen gaan over de wenselijkheid van het project. Daarover kunnen de meningen uiteenlopen, maar het belangrijkste is dat het al tijdens de vorige regeerperiode is opgestart. Als het niet werd voortgezet, zou ik ook kritiek krijgen.

We proberen zo snel en zo goed als mogelijk de verschillende projecten met betrekking tot de herinrichting van de grote toegangswegen tot een goed einde te brengen. Hierbij zijn alle sectoren en alle stadsdelen betrokken. Er wordt in alle wijken geïnvesteerd. Dat houdt ook in dat projecten die gestart zijn, tot een goed einde worden gebracht.

De tram naar Neder-Over-Heembeek is een essentiële schakel in de herinrichting van de Van Praetbrug. Om die reden willen we snel met dat project vorderen. Zodra die tram rijdt, is het

1143 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *La réduction des voies d'accès à Bruxelles semble être une déclaration symbolique importante.*

1143 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Je répète que la capacité de trafic automobile n'est pas réduite, contrairement à ce qu'affirme la N-VA.*

1143 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Sur plusieurs voies d'accès à Bruxelles, la circulation est déjà à l'arrêt actuellement pendant les heures de pointe. Il ne faut pas être un expert pour comprendre que la réduction du nombre de bandes aura une incidence négative sur la circulation.*

Les navetteurs flamands penseront ne plus être les bienvenus à Bruxelles. Déjà à l'époque, M. Smet - alors ministre - avait déclaré que ce projet n'avait pour but que d'ennuyer les Flamands.

Je ne suis pas rassurée. Vous devez mieux communiquer et prouver que votre projet n'entravera pas la mobilité.

1149 *Plutôt que d'envoyer au reste du pays un signal indiquant que nous fermons notre capitale aux navetteurs, il faut faire comprendre que Bruxelles est accessible à tous, mais pas seulement en voiture. Les connexions vers la périphérie sont primordiales.*

Il serait préférable d'utiliser le budget dont vous disposez pour construire de nouvelles pistes cyclables, car il subsiste de nombreux endroits à forte dangerosité à Bruxelles.

1151 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- *Le réaménagement d'une entrée de ville dans le but de la rendre la plus agréable possible et d'améliorer la qualité de vie des riverains est évidemment*

important que de faire une entrée de ville agréable. Il est également important que les riverains puissent accéder facilement à la ville. C'est pourquoi il est important que les routes soient bien entretenues et que les transports publics soient accessibles. C'est pourquoi il est important que les routes soient bien entretenues et que les transports publics soient accessibles.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Het lijkt een belangrijk symbolisch statement om de toegangswegen tot Brussel toe te knijpen.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *Ik wijs er nogmaals op dat de capaciteit voor het autoverkeer niet vermindert. De N-VA creëert het beeld dat we de toegang tot Brussel afsluiten, terwijl dat totaal niet het geval is. Dat is schadelijk voor Brussel. Alle informatie is beschikbaar via de documenten uit het openbaar onderzoek.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- *Er zijn momenteel meerdere invalswegen waar 's ochtends al files staan, waaronder de Van Praetbrug en de Lambermontlaan. Nu wilt u meerdere rijstroken schrappen. Je moet toch geen raketgeleerde zijn om te beseffen dat de autocapaciteit dan wordt beperkt? We hebben gezocht naar uw studies, maar we hebben niets gevonden dat erop wijst dat uw maatregelen de toegankelijkheid zullen verbeteren. Ik maak me daar zorgen over.*

Dit is een kwestie van gezond verstand. Elke Vlaamse pendelaar zal denken dat hij of zij niet langer welkom is in Brussel. U zult toch echt met een betere uitleg moeten komen en minstens het signaal geven dat er aan de doorstroming van het verkeer wordt gewerkt. Toenmalig minister Smet zei indertijd dat dit project alleen bedoeld is om Vlamingen te pesten. Hij zit nog steeds in de regering en er is niets aan het project veranderd.

Ik ben niet gerustgesteld. U moet beter communiceren en echt bewijzen dat het project geen effect zal hebben op de mobiliteit, want momenteel beschik ik niet over de informatie om u te kunnen geloven. Ik heb nog niets gelezen of gezien dat me op andere gedachten heeft gebracht.

We geven de rest van het land het signaal dat we als hoofdstad niet langer bereikbaar zijn. Dat wil ik echt niet. We moeten net het tegendeel duidelijk maken: Brussel staat voor iedereen open, maar uiteraard niet alleen met de auto. Als u het autoverkeer wilt verminderen, hebt u aan mij een medestander. Er moet een omslag komen. Ik weet niet of Neder-Over-Heembeek blij is met zijn tramlijn, maar tram- en fietsverbindingen met de Rand zijn erg belangrijk.

De negen miljoen euro die u nu gebruikt om een - volgens mij - niet echt positief signaal aan de rest van het land te geven, kunnen we beter gebruiken om ergens anders fietspaden aan te leggen. In Schaarbeek en Neder-Over-Heembeek kunnen kinderen veilig over het fietspad, maar er zijn nog een heleboel plekken waar dat onmogelijk is.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Uiteraard vindt de MR het belangrijk dat de toegangswegen tot de stad en de levenskwaliteit van de inwoners verbeterd worden,*

important pour le groupe MR, à condition toutefois de garantir l'accessibilité de la capitale. Or, votre ordre de priorités pose ici un problème. Vous envisagez la création d'une piste cyclable, d'un « tram A12 » hypothétique - le réseau Brabant -, et ensuite seulement vous vous proposez d'étudier l'opportunité d'un park and ride.

Avouez que nous ne sommes pas en train d'offrir toutes les solutions de rechange possibles à ceux qui doivent accéder à la capitale de leur pays ! C'est bien cela qui doit être remis en question, afin d'offrir toute la panoplie de solutions qui peut être proposée à chacun. Il faut en outre reconnaître que la percolation du trafic dans les quartiers ne va pas améliorer la qualité de vie des habitants de Neder-Over-Heembeek.

- *L'incident est clos.*

1157 (Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

1157 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1157 **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,**

1157 **concernant l'évaluation de la fermeture partielle à la circulation automobile du pont Fraiteur et la gestion de la mobilité dans le cadre du chantier de la rue des Pêcheries.**

1161 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- À la fin du mois d'août, les riverains de la rue des Pêcheries, située sur les communes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem, ont été informés de travaux de Vivaqua à partir du 5 septembre 2022. Ceux-ci se font en coordination avec Brutélé, Proximus et Sibelga, et seront suivis d'un réasphaltage de la voirie et d'une rénovation des trottoirs. La durée du chantier est de 60 semaines. La rue des Pêcheries est fermée à la circulation non locale et un itinéraire de déviation sera établi en fonction de l'avancement des travaux.

Le 7 décembre 2021, je vous interrogeais sur la mise à sens unique du pont Fraiteur dans le sens cimetière d'Ixelles - Delta. Cette fermeture a bien évidemment généré, au grand dam des riverains, des commerçants du quartier du cimetière d'Ixelles et d'automobilistes entrant dans Bruxelles ou quittant l'hôpital Delta du Centre hospitalier interrégional Edith Cavell, un report de trafic, en particulier vers la rue des Pêcheries, l'avenue de Visé, le quartier des arcades et la place Eugène Keym, une baisse de fréquentation des commerces du cimetière d'Ixelles et d'importants embarras de circulation. Ce trafic passe d'ailleurs devant trois écoles.

Dans votre réponse, vous indiquiez vouloir, par cette mesure, favoriser les transports publics et protéger les cyclistes et les piétons. Si, a priori, nous ne pouvons qu'aller dans le même sens et viser les mêmes objectifs, conformément au principe STOP, nous rappelons la nécessité de voir les changements de

maar uw prioriteiten kloppen niet. U wilt een fietspad en een A12-tramlijn aanleggen en daarna pas nadenken over een park-and-ride.

We bieden dus zeker niet alle mobiliteitsalternatieven aan. Bovendien zullen de sluiptwegen die zullen ontstaan, de levenskwaliteit van inwoners van Neder-Over-Heembeek zeker geen goed doen.

- Het incident is gesloten.

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

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 evaluatie van de gedeeltelijke sluiting van de Fraiteurbrug voor het autoverkeer en het mobiliteitsbeheer in het kader van de bouwplaats Visserijstraat".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Eind augustus kregen de bewoners van de Visserijstraat in Watermaal-Bosvoorde en Oudergem dat hun straat voor niet-plaatselijk verkeer gedurende zestig weken vanaf 5 september 2022 zou worden afgesloten wegens werken door Vivaqua en de vernieuwing van het wegdek en de voetpaden, en dat terwijl men al had af te rekenen met uitgeweken verkeer door de eenrichtingsafsluiting van de Fraiteurbrug in de richting van de begraafplaats van Elsene met een daling van het aantal winkelbezoekers rond de begraafplaats van Elsene, grote verkeersproblemen en gevaarlijke situaties rond drie scholen tot gevolg. Zo bleek ook uit de becijferde evaluatie van de verkeersstromen door Brussel Mobiliteit.*

circulation réalisés de manière objectivée et concertée, et soumis à évaluation. Il ne suffit pas de renvoyer la circulation vers les axes structurants, encore faut-il veiller à ne pas faire subir des reports de charge à des habitants qui n'ont rien demandé.

Or la fermeture du pont Fraiteur à la circulation automobile vers le cimetière d'Ixelles a créé un report de trafic dans les quartiers avoisinants. Bruxelles Mobilité a alors évalué et quantifié les nouveaux itinéraires de transit dans les autres quartiers. Un report de trafic a ainsi été constaté sur l'itinéraire rue des Pêcheries - avenue de Visé, qui sont des voiries auto confort.

¹¹⁶³ En réponse à ma question, vous aviez affirmé que vous n'étiez pas favorable à un retour à la situation antérieure, mais envisagiez d'autres options qui devaient faire l'objet d'une étude de mobilité supplémentaire menée par Bruxelles Mobilité. Le comité d'accompagnement de cette étude devait ensuite réunir les trois communes concernées : Ixelles, Watermael-Boitsfort et Auderghem. Cette étude devait comprendre un volet participatif et vous deviez par la suite revenir sur ce projet.

Par ailleurs, la note d'orientation liée au budget 2022 prévoyait d'« effectuer des évaluations avant/après des aménagements et transformation de l'espace public réalisés (comptages, enquêtes usagers...) » et prenait comme exemple d'action à venir l'évaluation du pont Fraiteur.

Depuis la fermeture du pont, une pétition qui a réuni plus de 3.000 signatures demande sa réouverture dans les deux sens. Des motions ont été déposées par mes collègues DÉFI de Watermael-Boitsfort, Auderghem et Ixelles. Elles ont été adoptées dans les deux premières communes. La commune d'Auderghem vous a demandé à plusieurs reprises de rouvrir le pont.

La succession de chantiers prévus rue des Pêcheries, qui sera donc fermée pendant 60 semaines, inquiète à juste titre. La commune d'Auderghem vous a écrit à deux reprises pour vous demander d'anticiper l'impact important de ces chantiers sur la circulation dans le quartier, les quartiers avoisinants et, bien sûr, sur la qualité de vie des riverains. L'impact de ces chantiers s'ajoute à celui de la fermeture du pont Fraiteur de Delta vers le cimetière d'Ixelles.

Quelles sont les solutions de mobilité développées pour répondre à la fermeture de la rue des Pêcheries à la circulation automobile ? Quels seront les itinéraires de déviation ? Est-il prévu de rouvrir, ne serait-ce que temporairement, le pont Fraiteur ?

Dans le cadre de ma précédente question, je soulignais le fait que l'infrastructure routière de la rue des Pêcheries n'était pas prévue pour accueillir le report de charges généré par la fermeture du pont Fraiteur. Les travaux à venir répondront-ils à cette inquiétude ? Prévoit-on seulement un réasphaltage ou également un nouveau coffre de voirie ?

Nochtans noemde u zich naar aanleiding van mijn vraag daarover op 7 december 2021 geen voorstander van een terugkeer naar de oude situatie. U kondigde aan dat u wel een studie met een participatief luik naar alternatieven door Brussel Mobiliteit zou laten uitvoeren. Bovendien werd in de oriëntatienota bij de begroting 2022 in verband met de aangekondigde evaluaties vóór/na transformatie van de openbare ruimte verwezen naar die van de herinrichting van de Fraiteurbrug.

Sinds de sluiting van de brug verzamelde men meer dan 3.000 handtekeningen voor een petitie waarin wordt aangedrongen op de heropening van de brug in beide richtingen. In Watermaal-Bosvoorde, Oudergem en Elsene werden er moties ingediend, waarbij de eerste twee werden goedgekeurd.

Welke mobiliteitsoplossingen werden uitgewerkt, nu ook de Visserijstraat wordt afgesloten? Welke omleidingsroutes? Zijn er plannen om de Fraiteurbrug te heropenen, al is het maar tijdelijk?

De weginfrastructuur van de Visserijstraat volstaat niet om de belasting door de sluiting van de Fraiteurbrug op te vangen. Zullen de komende werken dat probleem verhelpen?

Wat met de in december 2021 aangekondigde mobiliteitsstudie van Brussel Mobiliteit, het overleg met de gemeenten en het participatieve luik?

En hoe zit het met de aangekondigde evaluatie van de herinrichting van de Fraiteurbrug?

Qu'en est-il de l'étude de mobilité supplémentaire de Bruxelles Mobilité annoncée en décembre 2021, de la concertation avec les communes, du volet participatif et des nouvelles options ?

Enfin, qu'en est-il de l'évaluation du pont Fraiteur, annoncée dans la note d'orientation du budget 2022 ?

¹¹⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les solutions de mobilité développées, la demande de Vivaqua impliquant la fermeture de la Rue des Pêcheries a été traitée le 31 août dernier en commission de coordination des chantiers. L'avis remis par la commission préconisait d'éviter autant que possible des fermetures de longue durée. Il recommandait le maintien d'une bande de circulation de la rue des Pêcheries dans le sens de la sortie de la ville pour les phases de distribution ayant lieu au minimum de septembre à janvier 2023. Dans l'autre sens, l'itinéraire de la déviation est le suivant : avenue de Beaulieu, avenue Charles Michiels, avenue du Brillant, pour revenir vers l'avenue du Martin-pêcheur.

Durant les phases d'assainissement et de remise en état de la voirie, la déviation suivante est proposée : avenue de Beaulieu, avenue Charles Michiels, avenue du Brillant, pour revenir vers l'avenue du Martin-pêcheur de manière bidirectionnelle. Cette déviation permet le maintien de l'accès aux besoins locaux. Je pense notamment aux services publics, au Siamu, aux personnes à mobilité réduite, ou encore aux déménagements.

Malgré l'avis de la commission de coordination des chantiers préconisant le maintien d'une bande de circulation, l'administration communale a autorisé la société Vivaqua à fermer totalement la rue des Pêcheries à la circulation, et ce, de l'avenue de Beaulieu à l'avenue de Tercoigne, le temps de ses travaux. Cette autorisation est conforme à l'ordonnance chantier du 3 mai 2018, qui autorise les administrations à ne pas suivre l'avis de la commission de coordination des chantiers. La circulation en a dès lors été fortement affectée.

¹¹⁶⁷ La réouverture du pont Fraiteur, même temporaire, n'est pas envisagée actuellement. Pour rappel, la mise à sens unique du pont Fraiteur, excepté pour les cyclistes et les bus, s'inscrit dans un projet plus vaste, à savoir le réaménagement de façade à façade de l'avenue Arnaud Fraiteur, et répond aux ambitions d'amélioration des transports en commun et du plan Good Move.

L'avenue Arnaud Fraiteur et son pont cumulent les fonctions en faisant partie du réseau piéton plus, en tant que liaison entre deux campus, du réseau vélo plus, avec le réseau express régional vélo (RER-vélo), et du réseau transports publics (TP) confort. La voirie fait par ailleurs partie du réseau auto quartier.

Reliant les deux plus grands campus de notre Région, comptant une dizaine de milliers d'étudiants, le pont Fraiteur devait absolument être réaménagé, afin d'améliorer les modes actifs. Il est emprunté chaque jour par 3.500 étudiants et par 500 enseignants de l'ULB. La mise à sens unique améliore

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De aanvraag van Vivaqua om de Visserijstraat af te sluiten werd op 31 augustus behandeld in de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Die adviseerde om langdurige sluitingen zoveel mogelijk te vermijden en een rijstrook op de Visserijstraat richting stadsuitgang te handhaven voor de distributiefasen (minstens van september tot januari 2023).*

Ondanks dat advies heeft het gemeentebestuur Vivaqua toch de toestemming gegeven om de Visserijstraat volledig af te sluiten voor het verkeer, van de Beaulieulaan tot de Tercoignelaan en dat heeft het verkeer natuurlijk grondig verstoord.

Een heropening van de Fraiteurbrug wordt momenteel niet overwogen. Ter herinnering: het eenrichtingsverkeer op die brug, behalve voor fietsers en bussen, komt overeen met de doelstellingen van Good Move.

De Fraiteurbrug verbindt de twee grootste campussen van het gewest, wordt dagelijks gebruikt door 3.500 studenten en 500 docenten, en moest absoluut opnieuw aangelegd worden om het comfort en de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verbeteren.

Bus 71 rijdt elke drie minuten. Het eenrichtingsverkeer op de brug bespaart de maandelijks 500.000 gebruikers van de buslijn kostbare tijd.

Die ontwikkeling heeft ook bijgedragen tot een vermindering van het doorgaand verkeer rond de begraafplaats van Elsene. Dat was hoognodig.

significativement le confort et la sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite (PMR) et des cyclistes.

La ligne de bus 71, première ligne du pays, est qualifiée de « ligne chrono » par la déclaration de politique générale (DPG). Un bus y passe donc toutes les trois minutes. La mise à sens unique du pont Fraiteur fait gagner un temps précieux aux 500.000 passagers qui empruntent cette ligne chaque mois. Pour augmenter l'attractivité des transports publics, il faut impérativement rendre les lignes plus rapides et régulières, en particulier les lignes aussi importantes.

Enfin, les deux tiers du trafic circulant sur le pont étant du trafic de transit, cet aménagement a également permis d'apaiser la circulation dans le quartier très animé du cimetière d'Ixelles, en canalisant ce trafic sur les grands axes. L'avenue Maurice, par exemple, une voirie locale, subissait un insupportable trafic de transit. Le nombre de voitures y circulant a significativement diminué.

La procédure de marché relative à l'étude de mobilité vient de se clôturer. La réunion de démarrage est prévue début octobre. Le projet de cahier des charges a été transmis aux communes d'Auderghem, Watermael-Boitsfort et Ixelles pour avis, et leurs remarques ont été intégrées dans le cahier des charges final. Ces trois communes font partie du comité d'accompagnement de l'étude. Cette dernière comprend deux volets : l'évaluation des impacts de la mise à sens unique du pont Fraiteur et l'apaisement du quartier de la rue des Pêcheries à Auderghem et Watermael-Boitsfort. Le premier volet sera évidemment compris dans l'étude de mobilité.

¹¹⁶⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Nous avons déjà discuté de cela il y a dix mois, et j'ai d'ailleurs rappelé les bienfaits de la mise à sens unique du pont Fraiteur pour les usagers, mais cela ne supprime pas les nombreux problèmes que j'ai évoqués et qui doivent être traités.

Vous annoncez aujourd'hui le lancement l'étude de mobilité, et je déplore que nous ayons attendu dix mois pour le faire, cette information ayant déjà été communiquée lors de ma question précédente. J'espère que cette étude se déroulera rapidement et efficacement, en concertation avec les trois communes, en veillant bien au volet participatif. Il ne reste qu'à attendre les conclusions de cette étude.

Ensuite, les déviations fonctionnent-elles ? Une évaluation est-elle prévue ? Vous parlez de décisions prises notamment par l'administration communale, en dépit de l'avis de la commission de coordination des chantiers. Analysera-t-on les itinéraires de déviation actuels dans le but de les adapter s'ils ne conviennent pas ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La décision relative aux déviations date du mois d'août, mais je peux demander une analyse plus récente. La fermeture totale sans aucune bande accessible aura sans aucun doute un impact négatif sur la

De startvergadering van de mobiliteitsstudie is gepland voor begin oktober. De gemeenten Oudergem, Elsene en Watermaal-Bosvoorde werden al geraadpleegd over het bestek en maken deel uit van het begeleidingscomité. De gevolgen van het eenrichtingsverkeer op de Fraiteurbrug zullen uiteraard worden geëvalueerd in het kader van die studie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).* - *De voordelen van het eenrichtingsverkeer voor de gebruikers van de Fraiteurbrug nemen de vele problemen die ik vermeldde, niet weg.*

Ik betreur dat we tien maanden hebben gewacht op de start van het mobiliteitsonderzoek. Ik hoop dat het nu snel en efficiënt wordt uitgevoerd, in overleg met de drie gemeenten, en dat er rekening wordt gehouden met het participatieve aspect.

Werken de omleidingen? Is er een evaluatie gepland?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *De omleidingen zijn redelijk recent. Ik vermoed dat de volledige afsluiting negatieve gevolgen heeft voor het verkeer, maar ik zal proberen u cijfers te geven op basis van tellingen.*

circulation. Ceci n'est cependant qu'une opinion personnelle. Je tâcherai de vous fournir des chiffres basés sur des comptages.

1173 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il est important d'évaluer régulièrement la situation et le report de charge dans les voiries environnantes. En effet, il s'agit d'un chantier de 60 semaines, nécessitant l'intervention de plusieurs impétrants avec des exigences différentes en matière d'ouverture et de fermeture de la voirie. Notre rôle premier est également de garantir la qualité de vie des riverains et la qualité de l'air, comme vous le répétez souvent.

Je vous invite à mettre en place une évaluation permanente de la situation et je vous réinterrogerai au sujet des résultats de cette étude réalisée en concertation avec les communes et, je l'espère, avec la population.

- *L'incident est clos.*

1177 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTENDAELE**

1177 **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,**

1177 **concernant les dispositions liées à la régionalisation de la tutelle sur les centres de contrôle technique.**

1179 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- En conséquence de la sixième réforme de l'État, la régionalisation de la tutelle sur les centres de contrôle technique suscite une interrogation quant aux dispositions légales prises par notre Région afin d'accueillir et d'assumer cette compétence de manière adéquate.

Depuis l'ajustement budgétaire de 2019, nous avons notamment constaté le transfert de fonds très importants et récurrents aux deux entreprises agréées en Région bruxelloise pour exécuter les missions déléguées en matière de contrôle technique. Ainsi, l'AB 17.007.38.01.3132, pour ce qui est des interventions auprès des entreprises privées pour indemnisation, fait état de 1,28 million d'euros pour l'ajustement 2019 et de 3,2 millions d'euros pour l'ajustement 2020 et 2021.

Madame la Ministre, sachant que le Fonds de l'inspection automobile (FIA) constitué en application de l'article 24 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 mentionné en justification de l'AB 17.007.38.01.3132 n'existe plus depuis la sixième réforme de l'État, à quoi correspond le montant reversé aux centres de contrôle technique agréés en Région bruxelloise depuis l'ajustement 2019 ? Comment sont calculés ces montants et quelle est leur répartition entre les deux entreprises agréées ?

Quelle est la base légale de ces dispositions en Région de Bruxelles-Capitale ? Quand ont-elles été prises ? Qu'est-il advenu des moyens dont disposait le FIA après sa dissolution ? Qu'est-il advenu des sommes perçues par les centres de contrôle

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Het is belangrijk om de situatie regelmatig te evalueren. De werken zullen immers zestig weken duren en worden uitgevoerd door verschillende nutsbedrijven. Het is ook onze taak om de levenskwaliteit van de omwonenden te garanderen, evenals de luchtkwaliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTENDAELE

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

betreffende de bepalingen met betrekking tot de regionalisering van het toezicht op de centra voor technische keuring.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor het toezicht op de autokeuringscentra. Welke wettelijke bepalingen heeft het gewest met betrekking tot die nieuwe bevoegdheid genomen?*

Sinds 2019 worden er belangrijke structurele middelen begroot voor de twee erkende autokeuringscentra in Brussel. Waarvoor dienen die bedragen? Hoe worden ze berekend? Hoe worden ze onder de twee centra verdeeld?

Het Fonds voor de Inspectie van Automobielen werd opgeheven na de zesde staatshervorming. Wat is er gebeurd met de middelen waarover het fonds beschikte? Waarvoor hebben de autokeuringscentra de bedragen gebruikt die ze hebben ontvangen in de periode tussen de opheffing van het fonds en de goedkeuring van de nodige wettelijke bepalingen in het gewest?

technique entre la dissolution du fonds et la prise des dispositions légales nécessaires dans notre Région ?

1181 Depuis lors, quelle est la part de ces moyens consacrée aux investissements matériels et aux formations du personnel ?

Sur quoi reposent les habilitations légales de l'autorité régionale quant au contrôle de ces moyens ?

La Région a-t-elle accordé d'autres types de subsides au secteur depuis le début de la législature ? Si oui, lesquels, pour quel objet et selon quelle répartition ?

1183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'article 24 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 juin 2018, prévoit, pour la Région bruxelloise, que les bénéfices annuels réalisés par les centres de contrôle technique vont au Fonds de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité et que les déficits sont pris en charge par le fonds.

Ce même arrêté fixe les règles de calcul pour le compte d'exploitation en plafonnant certaines dépenses relatives, notamment, au personnel, aux investissements et aux différentes catégories de frais.

Depuis la crise du coronavirus, malheureusement, le déficit des centres s'est aggravé. Aussi avons-nous lancé un audit qui est en cours de finalisation. L'objectif est de trouver des solutions pour rentabiliser à nouveau l'activité de ces centres afin qu'ils puissent contribuer au Fonds de sécurité routière. À cet égard, nous sommes en contact avec les autres Régions, car ces problèmes ne sont pas spécifiques à Bruxelles. Le déficit de chaque centre est pris en charge en fonction des règles prévues dans l'arrêté royal et ses annexes. Il n'y a donc pas de répartition à proprement parler.

L'éventuelle adaptation de ces règles de financement est étudiée dans le cadre de l'audit en cours.

La totalité de la somme reçue par le service public régional de Bruxelles du Fonds de l'inspection automobile (FIA) a été versée au Fonds de la sécurité routière bruxelloise.

Les dispositions réglementaires actuelles ont été prises en même temps que la décision de dissoudre le FIA. Aucune somme n'a donc été perçue entre la dissolution de ce fonds et la prise de dispositions légales en Région bruxelloise.

1185 Les centres de contrôle technique prennent eux-mêmes en charge les investissements en matériel. Ces investissements sont répercutés dans les comptes d'exploitation et donc indirectement assumés par la Région lorsque le centre est en déficit, mais il n'y a pas de subsides directs.

Welke middelen werden geïnvesteerd in apparatuur en in opleiding van het personeel?

Op basis van welke wettelijke bepalingen kan de gewestelijke overheid die middelen controleren?

Heeft het gewest sinds het begin van de legislatuur nog andere subsidies aan de sector toegekend?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De erkenningsvoorwaarden en de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen worden geregeld in het koninklijk besluit van 23 december 1994, dat werd gewijzigd bij het regeringsbesluit van 28 juni 2018 voor het Brussels Gewest.*

Volgens dat besluit moeten de keuringscentra hun positieve saldi in het Brusselse Verkeersveiligheidsfonds storten en wordt een eventueel financieel tekort door datzelfde fonds gedekt. Het besluit stelt ook de financieringsregels vast en begrenst bepaalde uitgaven in verband met personeel, investeringen en kosten.

Door de gezondheidscrisis zijn de financiële tekorten van de autokeuringscentra toegenomen. Er is een audit aan de gang om de centra weer rendabel te maken, zodat ze kunnen bijdragen aan het Verkeersveiligheidsfonds. In de audit wordt onder meer een aanpassing van de financieringsregels bestudeerd.

Het bedrag dat wij van het Fonds voor de Inspectie van Automobielen ontvingen, werd volledig in het Brussels Verkeersveiligheidsfonds gestort. Na de ontbinding van het federale fonds volgde onmiddellijk de goedkeuring van de Brusselse wettelijke bepalingen.

De keuringscentra financieren de kosten voor apparatuur zelf. Onrechtstreeks draait het Brussels Gewest er dus voor op. Grote investeringen moeten vooraf door mijn kabinet of Brussel Mobiliteit worden goedgekeurd, want het gewest moet bijspringen als er een tekort is.

Les règles de comptabilité prévues dans l'arrêté royal du 23 décembre 1994 encadrent la possibilité pour les centres d'inscrire ces investissements dans leur compte d'exploitation. Les investissements lourds doivent être validés soit par mon cabinet soit par Bruxelles Mobilité avant d'être imputés au compte d'exploitation.

À l'instar des investissements matériels, les formations du personnel sont payées par les centres qui peuvent les inscrire en compte d'exploitation à hauteur de 37,5 euros par personne et par an.

Les règles de contrôle des centres par la Région sont prévues par l'arrêté royal que j'ai déjà cité.

La Région a financé une étude pour la mise en place et le développement des tests relatifs aux particules fines, ainsi que l'audit en cours, mais n'a accordé aucun subside aux centres. Il existe uniquement un financement indirect en cas d'endettement.

Dès que nous disposerons des résultats de l'audit, nous pourrions trouver des solutions plus structurelles.

1187 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Ai-je bien compris que tout le système de tutelle - tant la tutelle financière que la tutelle opérationnelle - est organisé par l'arrêté royal de 1994 ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est régi par l'arrêté royal de 1994, mais modifié par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 juin 2018. Et cela concerne en effet tant le contrôle financier que le contrôle opérationnel sur place.

1187 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Quel est le cadre affecté à ces contrôles par l'administration ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je dois m'en informer.

1187 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous adresserai une question écrite.

Au départ, l'argent provenait du fonds, avant une période intermédiaire pendant laquelle les centres n'ont pas reçu de financement. Mais restait-il encore de l'argent dans ce fonds ? Si oui, où est-il ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'argent est disponible dans le fonds de sécurité routière régional bruxellois, dans le cadre duquel d'autres projets sont financés. Ce fonds est alimenté par beaucoup plus de recettes, dont celles des amendes. Il n'est pas vide.

Ook de opleiding van het personeel wordt door de centra zelf betaald. Ze kunnen daarvoor 37,5 euro per personeelslid en per jaar uittrekken.

Het gewest kent geen subsidies toe aan de centra. Ze heeft enkel de audit en een studie over fijnstof tests gefinancierd.

Zodra de resultaten van de audit bekend zijn, kunnen we meer structurele oplossingen uitwerken.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Als ik het goed begrijp, wordt zowel het financiële als het operationele toezicht geregeld in het koninklijk besluit van 1994?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Inderdaad, maar dat koninklijk besluit werd gewijzigd door het regeringsbesluit van 28 juni 2018.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Hoeveel personeelsleden van de administratie zijn belast met die controle?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat moet ik navragen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik zal daarover een schriftelijke vraag indienen.*

Aanvankelijk kwam het geld van het federale fonds. Nadien was er evenwel een overgangperiode waarin de centra geen middelen ontvingen. Zat er toen nog geld in dat fonds? Wat is daarmee gebeurd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het geld is beschikbaar via het Brussels Verkeersveiligheidsfonds, dat onder meer met boetes wordt aangevuld.*

1187 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Le fonds fédéral d'avant la sixième réforme de l'État, dont je parle dans ma question orale, a bien été dissous ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les montants de ce fonds ont été versés dans le fonds de sécurité routière régional bruxellois.

1187 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je suppose que les sommes restantes ont été réparties entre les différentes Régions ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'imagine qu'une clé de répartition a été discutée, mais pas avec moi.

1207 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- À Bruxelles, les deux entreprises de contrôle technique ont été agréées sans appel à candidatures ni marché public. Comment ont-elles été sélectionnées ? Y a-t-il eu un appel pour voir si d'autres étaient intéressées ?

1207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit des deux centres historiquement présents sur le territoire bruxellois. Je peux proposer un appel à candidatures pour le futur.

1207 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- À mon avis, il faut le faire. Je suppose que les missions sont renouvelées toutes les quelques années. Il faut nous assurer que nous sommes en accord avec les marchés publics et les règles de concurrence.

Quand disposerons-nous des résultats de l'audit ?

1207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est presque finalisé, mais je ne peux pas encore vous donner de date.

- *L'incident est clos.*

1219 **QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR**

1219 **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,**

1219 **concernant les pompes à vélo publiques.**

1221 **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).**- Depuis plusieurs années, des pompes à vélo publiques gratuites sont installées dans certaines communes. Ces projets de mobilité sont subventionnés à 100 % par la Région et font partie des initiatives visant à promouvoir l'utilisation du vélo à Bruxelles.

Malheureusement, plusieurs de ces installations ont été détruites ou gravement endommagées. Je regrette que de tels incidents

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het federale fonds werd opgeheven?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ja. Het saldo is naar het Brusselse fonds gestort.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Ik veronderstel dat de overblijvende bedragen tussen de gewesten werden verdeeld?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er werd indertijd wellicht een verdeelsleutel afgesproken, maar toen was ik nog geen minister.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De twee keuringscentra zijn goedgekeurd zonder oproep tot kandidaatstelling of overheidsopdracht. Hoe zijn ze geselecteerd? Was er een oproep om te zien of andere bedrijven geïnteresseerd waren?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gaat om de twee centra die allang bestaan, maar ik zou voor de toekomst een oproep tot kandidaatstelling kunnen voorstellen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Dat lijkt mij noodzakelijk. We moeten de regels voor overheidsopdrachten en mededinging respecteren.*

Wanneer zullen de resultaten van de audit beschikbaar zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De audit is bijna afgerond, maar ik kan u nog geen precieze datum geven.*

- *Het incident is gesloten.*

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 openbare fietspompen.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- *Sinds enkele jaren worden in sommige gemeenten gratis openbare fietspompen geïnstalleerd. Dit is een zeer praktische dienst waardoor fietsers kunnen vermijden dat ze onderweg stranden.*

Die mobiliteitsprojecten worden voor 100% gesubsidieerd door het gewest en maken deel uit van het geheel van initiatieven om het fietsen in Brussel te promoten, zoals de plaatsing van

ne puissent être signalés sur l'application Fix My Street, car les pompes à vélo publiques ne font pas partie du mobilier urbain.

Combien de communes ont installé des pompes à vélo publiques ?

Quel est le montant de la subvention accordée à une commune désireuse d'installer des pompes à vélo publiques ?

Qui est responsable de l'entretien de ces pompes ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle déjà préparé un rapport d'évaluation sur l'utilisation et l'entretien des pompes à vélo publiques ?

Pourquoi ces pompes publiques ne sont-elles pas reprises sur l'application Fix My Street ?

beveiligde fietsboxen die worden beheerd door de vzw Cyclo. Ook verenigingen als Pro Velo installeren fietspompen.

Verscheidene gemeenten hebben dergelijke infrastructuur op hun grondgebied laten installeren. Helaas zijn verschillende van die voorzieningen vernield of ernstig beschadigd. In Jette is destijds een proefproject opgezet om ervoor te zorgen dat er rekening zou worden gehouden met de behoeften van de bewoners van de gemeente en om te vermijden dat de infrastructuur zou lijden onder vandalisme.

Ik geloof niet dat de andere gemeenten die de openbare fietspompen hebben laten installeren, systematisch proefprojecten hebben uitgevoerd om de situatie ter plaatse te evalueren. Ik heb met eigen ogen kunnen vaststellen dat in vrijwel alle betrokken gemeenten veel fietspompen worden vernield of beschadigd.

Ik vind het jammer dat dit soort incidenten niet kan worden gemeld op Fix My Street omdat openbare fietspompen niet onder straatmeubilair vallen. Dat is nogal vreemd, aangezien fietsenstallingen en fietsenrekken wel in die rubriek zijn opgenomen.

Hoeveel gemeenten hebben gebruikgemaakt van het project dat Brussel Mobiliteit ter beschikking heeft gesteld voor de installatie van openbare fietspompen?

Welk subsidiebedrag wordt toegekend aan een gemeente die een subsidieaanvraag voor openbare fietspompen heeft ingediend? Wat zijn de verplichtingen van de gemeente bij de toekenning van de subsidie?

Wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van de openbare fietspompen? Is het onderhoud van de openbare fietspompen opgenomen in de projectoproep van Brussel Mobiliteit?

Heeft Brussel Mobiliteit al een evaluatieverslag opgesteld over het gebruik en het onderhoud van de openbare fietspompen? Zo ja, is er sprake van vandalisme? Zijn er oplossingen gevonden om de installaties zo veilig mogelijk te maken?

Hoe komt het dat openbare fietspompen niet zijn opgenomen in de rubriek straatmeubilair op Fix My Street? Kan dat aangepast worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het gaat niet alleen om fietspompen, maar om volledige reparatiestations. In 2020 ontvingen zeven gemeenten subsidies voor een dergelijk station, dat bestaat uit een fietspomp en een aantal werktuigen (bijvoorbeeld om de hoogte van het fietszadel aan te passen). In 2021 kregen nog eens drie gemeenten subsidies voor zo een station

We stellen echter vast dat het vandalisme op de reparatiestations en de fietspompen toeneemt. Ze zijn minder robuust dan gedacht en moeilijk herstelbaar. Daarom heb ik in 2022 een pauze ingelast, om het project te kunnen evalueren. Momenteel

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il ne s'agit pas seulement de pompes à vélo, mais de stations de réparation complètes. En 2020, sept communes ont reçu des subventions ; en 2021, trois autres communes en recevront pour installer ce type de station.*

Vu l'augmentation des actes de vandalisme concernant des stations de réparation et des pompes à vélo, j'étudie la possibilité d'installer des stations dans des zones surveillées ou inaccessibles la nuit.

Dans 85 % des cas, c'est la commune qui est responsable de l'entretien des stations. La subvention couvre l'achat et les frais d'installation du mobilier mais pas son entretien.

Les communes désireuses d'installer une station de réparation publique ont dû remplir certaines conditions, telles que le respect de la convention conclue en vertu de l'arrêté.

onderzoek ik of het mogelijk is om reparatiestations te installeren die wel openbaar zijn, maar die in een bewaakt gebied liggen of 's nachts niet meer toegankelijk zijn. Het vandalisme vindt immers vooral tijdens de nacht plaats.

In 2020 ontvingen zeven gemeenten voor 61.437 euro aan subsidies, in 2021 kregen drie extra gemeenten samen een bedrag van 10.091 euro.

Voor het onderhoud staat de wegbeheerder in. In 85% van de gevallen is dat de gemeente. De subsidie dekt de uitgaven voor de installatie van het meubilair, met inbegrip van de aankoop, het vervoer en de plaatsing ervan, maar niet het onderhoud. Daar moet de gemeente voor zorgen.

De gemeenten die een openbaar reparatiestation wilden installeren, moesten aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moeten ze de overeenkomst die conform het besluit gesloten wordt, naleven. Er bestaat een catalogus van de oproep voor projecten waarvoor de gemeenten bij het gewest subsidies kunnen aanvragen. Het betreft onder andere projecten in verband met verkeersveiligheid. De gemeenten kunnen bijvoorbeeld middelen aanvragen voor fietsnietjes of dropzones voor steps.

Ook voor deze projectoproep moesten er een aantal voorwaarden worden nageleefd. Bij de keuze van het meubilair voor fietsers moesten bijvoorbeeld de plaatselijke fietsgroepen worden geraadpleegd.

De gemeenten moeten ook een kaart maken van mogelijke locaties voor fietsmeubilair, dat integraal het logo "Bike for Brussels" moet dragen. De gemeenten moeten hun plannen ter goedkeuring voorleggen aan het gewest en ze moeten informatie en communicatie over het project verspreiden via hun gemeentelijke nieuwsbrief, op de gemeentelijke website en in de lokale media. Zodra ze de exacte locatie van het nieuwe en bestaande fietsmeubilair met Brussel Mobiliteit delen, wordt die opgenomen in de gewestelijke cartografie. De keuze van het meubilair wordt aan de gemeenten overgelaten.

In het kader van het opvolgingscomité van Fix My Street zullen we nagaan of we niet moeten kiezen voor reparatiestations die wel degelijk openbaar toegankelijk zijn, maar waar toch voldoende sociale controle bestaat, dit om vandalisme tegen te gaan. Nu zijn heel wat stations al beschadigd of zelfs onbruikbaar.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- In 2020 hebben zeven gemeenten en in 2021 nog eens drie gemeenten van de subsidie gebruikgemaakt. De overige gemeenten hebben geen subsidieaanvraag ingediend, hoewel het aantal fietsers sterk toeneemt. Het gebrek aan reparatiestations kan mensen ervan weerhouden om voor de fiets te kiezen, al spelen er natuurlijk ook andere factoren mee.

¹²²⁵ *Les communes doivent aussi établir une carte des emplacements potentiels de mobilier pour cyclistes, soumettre leurs plans à la Région pour approbation et diffuser des informations et des communications sur le projet par le biais de leur bulletin communal, de leur site internet et des médias locaux.*

Dans le cadre du comité de suivi de Fix My Street, nous examinerons s'il convient d'opter pour des stations de réparation accessibles au public, mais que nous pouvons surveiller, afin d'éviter le vandalisme.

¹²²⁷ **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** (en néerlandais).- *Le manque de stations de réparation peut décourager les citoyens d'opter pour le vélo, même si d'autres facteurs entrent en considération.*

Les communes ont-elles déjà été consultées afin de trouver de nouveaux emplacements où les stations peuvent être surveillées ?

1229 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (*en néerlandais*).- *Il y a effectivement de plus en plus de cyclistes, les ateliers de réparation de vélos sont chers et les temps d'attente sont souvent longs. L'idée est de veiller à ce que les réparations mineures restent possibles dans les stations de réparation.*

- *L'incident est clos.*

1233 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1233 **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,**

1233 **concernant le respect du Code de la route par les usagers de trottinettes électriques.**

1235 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**- Une série de dispositions ont été récemment prises pour fixer un cadre légal plus clair concernant les trottinettes électriques : âge minimum de seize ans pour conduire une trottinette électrique, sauf exceptions - zones piétonnes, résidentielles et de rencontre ou dédiées au jeu, ainsi que sur les chemins réservés ; interdiction de rouler à deux sur une trottinette électrique ; interdiction de se déplacer sur les trottoirs ; création de nouveaux panneaux de signalisation ; limitation de la vitesse à 25 km/h.

Ces dispositions sont applicables depuis le 1er juillet 2022 et sont supposées être connues de tous. Le 16 août dernier, nous apprenions par RTL-TVI qu'un individu s'est filmé roulant à trottinette électrique à plus de 110 km/h dans le tunnel Annie Cordy, avant de partager sans retenue ses exploits sur les réseaux sociaux. Ce comportement est d'une irresponsabilité et d'une dangerosité extrêmes : c'est risquer sa vie et, bien évidemment aussi, celle des autres.

Il ne faut pas chercher bien longtemps pour acheter en ligne un kit de débridage pour trottinette électrique. Rapide, silencieuse, furtive : une trottinette électrique placée entre les mains de conducteurs inconscients et trompe-la-mort roulant au-delà de 25 km/h peut devenir un engin mortel.

Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder la question des accidents de trottinettes électriques après avoir pris connaissance des chiffres fournis par l'Institut Vias, ainsi que des chiffres affolants de l'étude réalisée par le service d'urgences du Centre hospitalier universitaire Saint- Pierre. Pour rappel, 46 % des patients repris dans cette étude ont été blessés à la tête et au

Is er al overleg gepleegd met de gemeenten om nieuwe locaties te zoeken? Ik bedoel vooral locaties met meer sociale controle, zoals bij de ingang van een ziekenhuis of een metrostation.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het is inderdaad belangrijk dat er laagdrempelige locaties zijn, zoals gemeenschapscentra of winkels, waar je met je fiets gemakkelijk binnen kunt. Dat moet telkens lokaal worden bekeken en de gemeente zal het initiatief moeten nemen om te zien wat de beste locatie is. Zoals u zegt, zijn er steeds meer fietsers. Fietsmakers zijn duur en hebben vaak lange wachttijden. Het blijft de bedoeling om ervoor te zorgen dat kleine herstellingen in reparatiestations mogelijk zijn. Ik hoop dat we snel antwoorden krijgen op basis van de evaluatie.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de naleving van de Wegcode door gebruikers van elektrische steps.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Sinds 1 juli 2022 zijn er een heleboel nieuwe regels van kracht inzake het gebruik van elektrische steps: een minimumleeftijd van 16 jaar behoudens uitzonderingen, één persoon tegelijk op de step, niet rijden op het trottoir, nieuwe verkeersborden en een maximumsnelheid van 25 km/u.*

Op internet kun je gemakkelijk opvoeringskits kopen om de snelheid van een step op te drijven. Zo kregen we in augustus beelden te zien van een stepgebruiker die zichzelf met een snelheid van meer dan 110 km/u gefilmd had in de Annie Cordytunnel.

Ook de cijfers van het Vias Institute en die van de spoeddienst van Sint-Pieters over de vele hoofd- en aangezichtswonden zijn sprekend. Het dragen van een helm is bij stepgebruikers nog niet ingeburgerd. Het gebruik van lachgas, alcohol of verdoovende middelen verhoogt soms nog het risico op zware ongevallen.

Sommige onverantwoordelijke stepgebruikers denken dat ze boven de wet staan en brengen levens in gevaar. We moeten ze stoppen. Gemanipuleerde of illegale steps moeten onmiddellijk in beslag worden genomen. Sinds het begin van het jaar gebeurde dat al zo'n duizend keer. Er is nog meer sensibilisering en repressie nodig.

visage, avec des risques importants de séquelles esthétiques et fonctionnelles. En outre, le réflexe du port du casque par les trottinettistes n'est pas encore entré dans les mœurs. Si l'on y ajoute la consommation de protoxyde d'azote, d'alcool ou de stupéfiants par certains, les risques d'accidents graves augmentent.

Madame la Ministre, il faut impérativement stopper les « Maverick de la trottinette » qui se croient au-dessus des lois et mettent des vies en danger. La saisie immédiate des trottinettes électriques trafiquées ou illégales me semble être la solution pour stopper ces individus inconscients. On parle d'environ 1.000 trottinettes illégales saisies en Région bruxelloise depuis le début de l'année. Il est sans doute aussi nécessaire d'aller plus loin en matière d'information, de prévention mais aussi de répression lorsque cela s'impose.

¹²³⁷ Enfin, les trottinettes n'étant pas immatriculées, les auteurs d'infractions au Code de la route ne peuvent être sanctionnés que s'ils sont pris sur le fait par un agent assermenté, ce qui rend la répression plus compliquée que pour les véhicules immatriculés, lesquels peuvent se faire flasher.

Quel est le degré d'information des trottinettistes quant aux modifications du Code de la route applicables au 1er juillet 2022 ? Une campagne de communication a-t-elle été menée en ce sens à destination des publics cibles ?

Plus généralement, des actions d'information et de prévention sont-elles prévues par Bruxelles Mobilité pour renforcer la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques, partagées ou non ?

Combien de contrôles de trottinettes ont-ils été réalisés sur le territoire de la Région bruxelloise depuis le 1er juillet ? Quels en sont les résultats : amendes, saisies, etc. ?

Un bilan des accidents de trottinette électrique survenus cet été ou sur une période plus étendue a-t-il été dressé ? Dans l'affirmative, quels enseignements en tirez-vous ?

La question de la vente en ligne de trottinettes électriques qui dépassent la vitesse admise et de kits de débridage est-elle étudiée par le gouvernement ? Quelles sont les pistes retenues pour enrayer ces ventes en ligne ?

¹²³⁹ **M. David Weytsman (MR).**- Le développement de la micromobilité et de la mobilité partagée constitue une valeur ajoutée indéniable pour l'offre de mobilité en Région bruxelloise et s'inscrit dans une offre sans cesse plus flexible et multimodale.

Cette offre répond, en outre, à de nombreux enjeux : promouvoir la mobilité douce et le report modal, et le « first mile and last mile », qui est souvent le maillon manquant, mais indispensable à l'offre de la STIB, en particulier dans les nombreux quartiers les plus enclavés en Région bruxelloise.

Die repressie wordt bemoeilijkt door het feit dat steps geen nummerplaat hebben.

Is er een communicatiecampagne gevoerd om stepgebruikers in te lichten over de nieuwe regelgeving?

Plant Brussel Mobiliteit informatie- en preventieacties om de veiligheid van de gebruikers van elektrische steps te bevorderen?

Hoeveel steps werden sinds 1 juli gecontroleerd? Leidde dat tot inbeslagnames of andere maatregelen?

Bestaat er een overzicht van de ongevallen die afgelopen zomer of over een iets langere periode met elektrische steps gebeurden?

Bestudeert en bestrijdt de regering de onlineverkoop van elektrische steps die sneller kunnen rijden dan toegestaan en van opvoeringskits?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Micromobiliteit vormt een onmiskenbare meerwaarde voor ons geweest, maar door een gebrek aan daadkracht van de regering blijft die een rommeltje. Het is opmerkelijk dat collega Anne-Charlotte d'Ursel en ikzelf als liberalen een voorstel hadden ingediend om strengere regels op te leggen aan de sector. De daadkracht van de federale regering, die strengere normen heeft ingevoerd, steekt daar schril tegen af.*

Hoeveel gebruikers van elektrische steps zijn er? Hoeveel ongevallen gebeuren daarmee? Het aantal ongevallen was nog nooit zo hoog als onder deze regering en vele daarvan hebben

Si nous devons encourager le développement de la micromobilité, notamment en accompagnant les acteurs privés actifs en Région bruxelloise, il faut reconnaître qu'il a été - et reste encore, vu le manque d'action du gouvernement en la matière - trop longtemps anarchique. Les collègues se souviendront certainement de la proposition qu'Anne-Charlotte d'Ursel et moi-même avons formulée afin de mieux encadrer les opérateurs en Région bruxelloise. Il est d'ailleurs assez cocasse de constater que, s'agissant de ce secteur, c'est le parti libéral qui demande l'établissement de règles fermes et claires pour encadrer ce marché au vu des difficultés rencontrées sur le terrain.

Si je déplore le manque d'action du gouvernement bruxellois en la matière, je me réjouis de la réactivité du gouvernement fédéral et des différentes décisions prises afin de fixer des normes plus strictes.

Quel est le nombre d'utilisateurs de trottinettes électriques ? Quel est le nombre d'accidents ? En effet, il n'y a jamais eu autant d'accidents en Région bruxelloise que depuis que ce gouvernement est en place, et nombre d'entre eux sont liés à l'utilisation de ces trottinettes. Je précise d'ailleurs que l'absence de politique portant sur l'organisation du stationnement de ces engins constitue un réel problème de sécurité routière. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons depuis le début d'être la plus active en la matière puisque des piétons et des cyclistes se blessent tout simplement parce que notre gouvernement n'est pas capable d'accompagner les communes et les opérateurs pour mettre le plus rapidement en place des zones de stationnement.

¹²⁴¹ Les trottinettes partagées sont bridées sur le piétonnier mais celles détenues par les particuliers ne le sont pas. Comment sensibilisez-vous ces utilisateurs, notamment à la limitation de 6 ou 8 km/h ? Comment travaillez-vous avec les opérateurs pour qu'ils délivrent une information pertinente sur les nouvelles règles de circulation et de stationnement en amont, notamment à leurs nouveaux utilisateurs ? Ce point figurait aussi dans notre texte.

Comment travaillez-vous avec les opérateurs pour les inciter à proposer du matériel de protection tels que des casques, qui pourraient être stockés dans une boîte sur la trottinette comme c'est le cas à Paris ?

Concernant la sensibilisation des usagers, quelles actions sont-elles menées au sein des écoles par Bruxelles Mobilité et les associations subventionnées par la Région, particulièrement sur la connaissance du Code de la route pour les modes actifs et le respect de la vitesse, avec une communication positive et non négative ?

Je vois encore régulièrement des jeunes circuler à deux sur une trottinette. Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés pour cette infraction depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation ?

betrekking op die steps. Voetgangers en fietsers raken gewond doordat er geen parkeerbeleid voor steps wordt gevoerd. De regering slaagt er niet in de gemeenten en de operatoren ertoe te brengen snel voor parkeerbzones te zorgen. De MR dringt daar al sinds het begin op aan.

Deelsteps zijn in snelheid beperkt in de voetgangerszones, maar privésteps niet. Hoe sensibiliseert u die gebruikers, met name om de snelheidsbeperking tot 6 of 8 km/u na te leven? Hoe zorgt u ervoor dat de operatoren vooraf de nodige informatie over de nieuwe regels aan hun gebruikers bezorgen, en in het bijzonder aan nieuwe klanten? Dit punt stond ook in ons voorstel.

Hoe moedigt u de operatoren aan om beschermingsmateriaal te verstrekken? In Parijs zijn deelsteps bijvoorbeeld uitgerust met een helm.

Welke acties zetten Brussel Mobiliteit en andere gesubsidieerde verenigingen op om in scholen via positieve communicatie de verkeersregels te promoten?

Regelmatig zie ik jongeren met z'n tweeën op een step staan. Hoeveel processen-verbaal zijn daarvoor opgemaakt sinds de invoering van de nieuwe regels?

Hoe werkt u met de federale regering samen om de verspreiding van filmpjes tegen te gaan die uitleggen hoe je steps kunt opvoeren?

In Frankrijk is het bezit van opgevoerde voertuigen wettelijk verboden. Dringt u er bij de federale regering op aan om ook bij ons zo'n verbod in te voeren? Hebt u de constructeurs gevraagd om die praktijken onmogelijk te maken?

Comment travaillez-vous avec le gouvernement fédéral pour empêcher la diffusion des vidéos sur l'internet qui expliquent comment débrider les trottinettes ?

Enfin, en France, une loi interdit la possession d'engins débridés, ce qui ne semble pas être le cas en Belgique, où les policiers sont contraints d'infliger des amendes uniquement sur la base d'un comportement dangereux. Travaillez-vous avec le gouvernement fédéral pour introduire un dispositif similaire à celui existant en France ? Avez-vous contacté les constructeurs pour qu'il ne soit plus possible de débrider ces véhicules ?

¹²⁴³ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *L'usage qui est fait actuellement des trottinettes provoquant trop d'insécurité routière, le gouvernement fédéral a adapté le Code de la route, mais il incombe à la police - et dès lors aux bourgmestres et au ministre-président - de le faire respecter. Quels efforts fournirez-vous en matière d'information et de prévention afin que tout usager de plus de seize ans soit informé des nouvelles règles ?*

Intégrerez-vous la sécurité routière comme indicateur de prestation critique, comme le prévoit l'ordonnance, dans les futures ordonnances ?

Les rodéos urbains sont inacceptables. Il faut en effet sévir.

¹²⁴⁷ **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Les trottinettes provoquent de nombreux accidents, souvent parce qu'elles sont utilisées par des enfants ou plus d'un usager à la fois. Les nouvelles règles fédérales ne sont pas respectées.*

La Région a, elle aussi, adopté une nouvelle réglementation qui prévoyait notamment des zones de stationnement pour trottinettes afin de sécuriser les trottoirs. Outre la limitation de la vitesse au centre-ville ou les zones interdites d'accès, prévoyez-vous d'introduire des zones interdites au stationnement pour les trottinettes ? Comment limiterez-vous leur stationnement sauvage ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Verkeersveiligheid is voor Groen een prioriteit: iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen in het Brussels Gewest. Er zijn al stappen gezet: het aantal verkeersslachtoffers is meer dan gehalveerd sinds het aantreden van deze regering, maar we moeten ook vaststellen dat het huidige gebruik van steps te veel verkeersonveiligheid veroorzaakt. In dit parlement hebben we via een ordonnantie een snelheidsbeperking ingevoerd, maar die geldt enkel voor deelsteps. Gelukkig heeft de federale overheid inmiddels het verkeersreglement aangepast.

De handhaving van het verkeersreglement is het werk van de politie. Daarvoor zijn de burgemeesters en de minister-president bevoegd. Hebt u daar nieuws over? Gaat u inspanningen leveren inzake informatieverstrekking en sensibilisering, zodat iedereen vanaf de leeftijd van zestien de nieuwe regels kent?

De ordonnantie voorziet in de mogelijkheid om te werken met kritische prestatie-indicatoren. Verkeersveiligheid kan er daar een van zijn, zodat operatoren worden gestimuleerd om op dat punt te innoveren en uit te munten. Neemt u die indicator over in de geplande besluiten?

Straatracen is natuurlijk altijd onaanvaardbaar. Ik ben het eens met de collega's die pleiten voor maatregelen om dat gedrag aan te pakken.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).- Iedereen is bezig met hetzelfde probleem. Heel wat Brusselaars worden ermee geconfronteerd. Je hoort vaak van fietsers of andere weggebruikers dat ze betrokken waren bij een ongeval omdat er een step voor hen kwam rijden. Ik heb veel vrienden die een ongeluk hadden toen ze zelf met een step reden of door toedoen van iemand die met een step gevaarlijke manoeuvres uithaalde. Het komt nog vaak voor dat een deelstep door een kind wordt gebruikt of door twee mensen tegelijk. Ik heb dan ook de indruk dat de nieuwe federale regels niet worden gehandhaafd. Als dat wel zo is, zien we de resultaten ervan nog niet in het Brusselse verkeer.

Ook het Brussels Gewest heeft regelgeving aangenomen. Het was de bedoeling om met parkeerzones voor deelsteps de voetpaden vrij te maken en veiliger te maken, maar er zijn erg weinig parkeerzones ingericht. In Antwerpen zijn er no-go zones, no-park zones en slow-speed zones voor steps. In het centrum van Brussel gelden ook slow-speed zones. Waarschijnlijk hebben

¹²⁴⁹ **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais)*.- *Je rejoins mes collègues, il faut intervenir d'urgence contre l'abandon sauvage de trottinettes sur les pistes cyclables ou les trottoirs.*

J'ai parfois envie de louer un gros camion et d'éradiquer tout ce bazar !

(Sourires)

¹²⁵¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais)*.- *M. Ahidar soulève en riant une remarque très pertinente. Il est en effet prévu d'attribuer aux communes la compétence de retirer les trottinettes mal garées et d'infliger des amendes aux exploitants.*

Laissons sa chance à l'ordonnance relative aux zones de dépôt, même si elle n'a pas fait ses preuves à Paris, où des voix s'élèvent pour l'interdiction pure et simple des trottinettes partagées. Il serait dommage d'en arriver là, car les trottinettes constituent un atout apprécié pour la mobilité à Bruxelles.

¹²⁵³ *(poursuivant en français)*

Le nombre de trottinettistes est estimé à 120.000 utilisateurs uniques par mois à Bruxelles. C'est toutefois un chiffre difficile à établir, car une même personne utilise souvent plusieurs applications.

Les trottinettes comme les vélos en libre-service intégral offrent de nouvelles possibilités de déplacement, y compris pour les modes actifs. Leur arrivée soulève néanmoins deux enjeux importants : la sécurité routière et le stationnement.

En réponse à l'inquiétante augmentation du nombre d'accidents impliquant des trottinettes, l'État fédéral, en concertation avec

de aanbieders zelf no-gozones ingevoerd, maar het gewest heeft er wellicht ook. Werken ze goed? Overweegt u om no-parkzones in te voeren? Hoe probeert u orde te brengen door de achtergelaten steps aan banden te leggen en de verkeersveiligheid te bevorderen?

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Ik sluit mij aan bij de vorige sprekers. De situatie is werkelijk problematisch en moet dringend worden aangepakt. Om de haverklap tref ik steps aan midden op het fietspad of het trottoir. Ik begrijp die mentaliteit niet en hoop dat daar eindelijk iets aan zal worden gedaan, want vandaag denken mensen blijkbaar dat ze alles mogen.

Het valt me ook op dat er aan de gewestgrenzen om het even waar steps worden achtergelaten. Is dat misschien omdat de gebruikssperimeter daar ophoudt?

Soms krijg ik zin om een guerilla-actie te ondernemen: een grote vrachtwagen huren en radicaal al die rommel opruimen!

(Glimlachjes)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De heer Ahidar maakt met een lachje een terechte opmerking. Het is inderdaad de bedoeling om de gemeente de bevoegdheid te geven om slecht of gevaarlijk geparkeerde steps te verwijderen en om daarvoor boetes uit te delen aan de exploitanten, zodat er paal en perk wordt gesteld aan dat aberrante gedrag.

Dit past in de filosofie van het streven naar goed en correct parkeren en om overlast te voorkomen. Op de huidige onaanvaardbare toestanden moet een concreet antwoord worden gegeven.

Laten we in de eerste plaats de ordonnantie betreffende de zogenaamde 'dropzones' een kans geven, al leert de ervaring van Parijs dat het niet vanzelfsprekend is om de handhaving ervan te garanderen. In Parijs gaan er zelfs stemmen op om deelsystemen voortaan te verbieden. Dat is niet noodzakelijk de richting die het gewest uit wil. Deelsteps kunnen zeker een meerwaarde betekenen voor de mobiliteit. De bevolking maakt er gretig gebruik van.

(verder in het Frans)

In het gewest vinden er elke maand naar schatting 120.000 verplaatsingen per step plaats. Steps en deel fietsen bieden nieuwe vervoersmogelijkheden, maar veroorzaken ook problemen inzake verkeersveiligheid en parkeren.

Daarom heeft de federale regering op 1 juli, in overleg met de gewesten, de genoemde nieuwe verkeersregels ingevoerd. We moeten nu iedereen informeren. In de zomer hebben enkele politiezones daartoe sensibiliseringsacties gevoerd. In een volgende fase zullen boetes uitgedeeld worden.

les Régions, a adopté le 1er juillet dernier un nouveau Code de la route. Ces engins motorisés sont désormais, comme les vélos électriques, interdits aux moins de seize ans ; il est interdit de rouler sur les trottoirs ; et le transport de passagers - à deux ou à trois sur une trottinette - n'est pas autorisé. Il faut maintenant informer le grand public de l'existence de ces nouvelles règles. Pendant l'été, quelques zones de police ont mené des actions de sensibilisation en ce sens. La phase des amendes suivra.

Le même jour sont entrées en vigueur les nouvelles règles de vitesse pour les trottinettes partagées. Partout à Bruxelles, la vitesse maximale autorisée est de 20 km/h, comme à Berlin. Nous sommes convaincus que cela diminuera déjà la gravité des blessures en cas d'accident. Sur les zones piétonnes conflictuelles (le piétonnier du centre-ville et la chaussée d'Ixelles), pour des raisons évidentes de convivialité, la vitesse est limitée à 8 km/h.

¹²⁵⁷ (poursuivant en néerlandais)

Dans certaines zones, il est interdit de stationner, dans d'autres la vitesse est limitée à 8 km/h. Plusieurs communes ont introduit des demandes de zones supplémentaires.

¹²⁵⁹ (poursuivant en français)

La zone de police de Bruxelles-Capitale / Ixelles a vu le nombre de plaintes à ce sujet considérablement réduit. La limitation de la vitesse dans les zones piétonnes avait évidemment pour objectif une meilleure cohabitation entre les modes de transport.

L'entrée en vigueur, le même jour, de la nouvelle réglementation et de la limitation de vitesse, ainsi que la communication conjointe entre le niveau fédéral et les Régions, démontrent qu'il s'agit d'actions concertées.

Outre la diffusion par la presse, une campagne d'information et de sensibilisation a été menée. L'accent a été mis sur les réseaux sociaux en vue de toucher notre cœur de cible : un public relativement jeune qui lit peu la presse classique.

Nous avons aussi pensé qu'il serait important de travailler avec des influenceurs. Cinq d'entre eux, actifs sur Snapchat, TikTok et Instagram, ont donc reçu carte blanche pour adapter le ton de leur message à leur public. La campagne a ciblé les jeunes de 16 à 25 ans. Les clips ont eu 198.200 vues organiques sur TikTok et 441.000 sur Instagram. Par ailleurs, beaucoup d'associations actives dans la sécurité routière ou le développement des modes actifs ont aussi relayé les nouvelles règles via leurs canaux. Ces actions devront être répétées régulièrement et accompagnées d'actions de police.

¹²⁶¹ Ces campagnes de sensibilisation ont été doublées, dans les zones de police, d'opérations coup de poing très médiatisées de

Op dezelfde dag zijn de nieuwe snelheidsbeperkingen voor deelsteps ingegaan: in heel Brussel mogen die nu maximaal 20 km/u rijden. In de voetgangerszones in het centrum en op de Elsenesteenweg geldt een limiet van 8 km/u.

(verder in het Nederlands)

Ik verwijs ook naar de vraag van mevrouw Van Achter. Er zijn zones waar je niet mag parkeren, zoals de Unesco-zone, en zones waarbij de snelheid beperkt is tot 8 km per uur. Dat is momenteel het geval in de voetgangerszone en op de Elsenesteenweg, maar er lopen nog verzoeken om zones toe te voegen. De gemeenten kunnen namelijk vragen om het in een aantal zones onmogelijk te maken om steps achter te laten, zoals parken. Ook andere steden gebruiken die werkwijze.

(verder in het Frans)

De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene ontvangt sindsdien veel minder klachten over steps.

Uit de gelijktijdige invoering van de nieuwe verkeersregels en van de snelheidsbeperking, alsook de gezamenlijke communicatie van de federale overheid en de gewesten, blijkt dat we onze acties op elkaar afstemmen.

Onze informatie- en sensibiliseringscampagne is vooral via sociale netwerken gevoerd omdat we vooral een jong publiek wilden aanspreken. We hebben onder meer gewerkt via influencers die actief zijn op Snapchat, TikTok en Instagram. Hun video's waren gericht op jongeren tussen 16 en 25 jaar en werden 198.200 (TikTok) en 441.000 (Instagram) keer bekeken. Ook verenigingen die actief zijn rond verkeersveiligheid of nieuwe vervoersmodi hebben de nieuwe regels verspreid.

Daarnaast hebben de politiezones fel gemediatiseerde controleacties uitgevoerd bij stepgebruikers. Daarbij werden

contrôle des utilisateurs de trottinettes. Cela a aussi permis de faire connaître les nouvelles règles et les anciennes.

Les chiffres reprennent des infractions telles que la présence de deux personnes ou plus sur une trottinette, le passage à un feu rouge, l'utilisation du téléphone, le fait d'avoir moins de seize ans ou d'autres infractions de roulage. Au total, 575 constats d'infraction ont été dressés au cours de cette campagne, la plupart dans les zones de police Bruxelles-Capitale / Ixelles et Marlow. Les autres zones de police ont cependant aussi participé à cette campagne.

La zone de police Midi précise qu'elle a mis l'accent sur la prévention jusqu'au 31 août 2022 et qu'une action ciblée est en cours et durera jusqu'à la fin du mois. La zone de police Montgomery indique, quant à elle, avoir procédé à la saisie de quinze engins de déplacement motorisés qui sont actuellement en attente d'une décision du parquet. Ces engins ne respectaient pas les conditions légales pour circuler sur la voie publique, par exemple parce qu'ils n'étaient pas bridés. Nous ne disposons pas de chiffres pour les autres zones.

Au sujet des accidents de trottinettes électriques, nous n'avons pas encore les données de localisation des accidents pour la période demandée. Pour les périodes précédentes, la majorité des accidents se sont déroulés sur le territoire des communes de Bruxelles et d'Ixelles, qui sont aussi les zones les plus fréquentées par ces trottinettes partagées. Il y a évidemment un lien entre le nombre de trottinettes partagées et les accidents.

¹²⁶³ On dénombre 395 accidents impliquant des usagers de trottinette durant les six premiers mois de l'année. La base de données ne fait pas de distinction entre trottinette de flotte libre et trottinette privée - rappelons qu'auparavant, trottinettes et vélos étaient repris dans les mêmes calculs, sans distinction. Nous pouvons toutefois estimer qu'il existe bel et bien une différence, en considérant que les personnes qui possèdent leur propre trottinette en font a priori un meilleur usage. Nous ne disposons toutefois pas de chiffres pour l'affirmer.

Sur ces 395 accidents, 101 ont entraîné des blessures pour l'utilisateur de la trottinette et ne concernent aucun tiers, 41 n'ont pas entraîné de blessures pour l'utilisateur de la trottinette mais bien pour des tiers - principalement des piétons et parfois des cyclistes - et 10 accidents concernent deux trottinettes entrées en collision. Sur les 243 accidents restants, ayant entraîné des blessures pour l'utilisateur de la trottinette, la collision a eu lieu avec une voiture dans 195 cas, avec une camionnette, un camion ou un bus dans 16 cas, une mobylette ou une moto dans 6 cas, un vélo dans 8 cas, ou un piéton dans 18 cas.

On compte 19 blessés graves parmi les 373 blessés. Le rapport entre le nombre de blessés graves et le nombre total de blessés est comparable à celui d'autres modes de transport. Il est toutefois permis de supposer que la probable sous-représentation des accidents entraînant des blessures légères pour l'utilisateur de la

575 overtredingen vastgesteld, vooral in de politiezones Brussel-Hoofdstad / Elsene en Marlow. Politiezone Zuid legde tot 31 augustus het accent op preventie en voert sindsdien gerichte acties uit tot eind oktober. Politiezone Montgomery heeft vijftien gemotoriseerde voertuigen in beslag genomen omdat ze bijvoorbeeld sneller konden rijden dan toegestaan. Van de andere politiezones hebben we geen cijfers.

Tijdens de periode waarvoor we over gegevens beschikken, vonden de meeste ongevallen plaats in Brussel-Stad en Elsene, waar die deelsteps ook het meest gebruikt worden.

Tijdens de eerste zes maanden van het jaar waren bij 395 ongevallen stepgebruikers betrokken, zonder onderscheid tussen deelsteps en privésteps. We veronderstellen dat eigenaars van een step hun voertuig doorgaans veiliger gebruiken, maar hebben geen cijfers die dat kunnen bevestigen.

Van die 395 raakte in 101 gevallen enkel de stepgebruiker gewond en was er geen andere betrokken partij. In 41 gevallen was enkel de betrokken voetganger of fietser gewond en in 10 gevallen reden twee steps elkaar aan. In 195 gevallen raakte de stepgebruiker gewond in een botsing met een auto, in 16 met een bestelwagen, vrachtwagen of bus, in 6 met een bromfiets of een motor, in 8 met een fietser en in 18 met een voetganger.

Er waren dus 373 gewonden van wie 19 ernstig, een verhouding die vergelijkbaar is met andere vervoersmodi. We mogen echter veronderstellen dat vele ongevallen met lichtgewonde stepgebruikers, vooral zonder derde partij, niet worden aangegeven.

Bij 27 ongevallen werd op de step een passagier vervoerd, wat sinds 1 juli verboden is. Vermoedelijk zal dat dus minder vaak voorkomen.

trottinette, surtout en l'absence de tiers, gonfle artificiellement les statistiques relatives à la gravité des accidents.

Dans 27 accidents, l'usager n'était pas seul sur la trottinette. L'interdiction de transporter un passager étant d'application depuis le 1er juillet, ce chiffre devrait en toute logique se réduire, si le Code de la route est mieux respecté.

¹²⁶⁵ L'âge médian des usagers de trottinette blessés s'élève à 26 ans, ce qui est inférieur à l'âge moyen des personnes blessées repris dans la base de données des accidents, qui est de 31 ans. Nous avons donc affaire à des usagers souvent plus jeunes que pour les autres modes de transport.

La surreprésentation des hommes parmi les blessés en trottinette est plus marquée qu'elle ne l'est déjà pour l'ensemble des accidents repris dans la base de données. Quelque 71 % des usagers de trottinette blessés sont ainsi des hommes, contre 63 % des blessés dans la base de données. Les personnes chargées des campagnes de communication tentent de tenir compte de cette réalité dans leurs messages.

Eu égard à la répartition horaire, de manière générale, le nombre d'accidents par heure suit un schéma lié à la densité du trafic : des pics aux heures de pointe du matin, du midi et du soir, mais aussi un pic notable le soir, entre 23h et 1h.

Concernant la vente en ligne de trottinettes dépassant la vitesse admise, les trottinettes pouvant dépasser la vitesse de 25 km/h ne peuvent pas être homologuées et ne répondent pas aux obligations du règlement technique des véhicules. Elles ne peuvent donc pas être utilisées sur la voie publique. Ces trottinettes peuvent être saisies dès qu'elles sont repérées sur la route. La question de l'éventuelle interdiction de l'importation et de la commercialisation de ces engins ne ressort pas des compétences régionales et doit donc être traitée au niveau fédéral.

¹²⁶⁷ *(poursuivant en néerlandais)*

Le gouvernement discute actuellement de plusieurs arrêtés d'exécution, qui, espérons-le, seront adoptés rapidement.

Enfin, les communes peuvent demander un subside pour aménager des zones de dépôt.

¹²⁶⁹ *(poursuivant en français)*

Certes, 85 % des voiries bruxelloises sont locales, mais, depuis l'année passée, les communes peuvent demander des subsides pour la création de zones de dépôt. Cette possibilité sera maintenue en 2023. Notre volonté est d'également multiplier ces zones sur les axes régionaux.

¹²⁷¹ *(poursuivant en néerlandais)*

De mediane leeftijd van de gewonden is 26 jaar. Dat is jonger dan bij andere vervoersmodi. Ook de oververtegenwoordiging van mannen valt op: ongeveer 71%, in vergelijking met 63% bij andere vervoersmodi. Daarom zijn communicatiecampagnes hoofdzakelijk gericht op jongemannen.

De ongevallen gebeuren vooral op momenten dat er veel verkeer is, maar ook 's nachts tussen 23 uur en 1 uur.

Steps die sneller kunnen rijden dan 25 km/u, kunnen in beslag worden genomen zodra ze zich op de openbare weg begeven. Een eventueel invoer- of verkoopverbod op deze online verkochte steps is een federale bevoegdheid.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat ik de belangrijkste zaken heb toegelicht. De regering bespreekt momenteel een aantal uitvoeringsbesluiten. Hopelijk worden die binnenkort in eerste lezing goedgekeurd, zodat we overleg kunnen voeren en strengere regels kunnen opleggen.

De gemeenten kunnen sinds vorig jaar subsidies aanvragen om dropzones aan te leggen.

(verder in het Frans)

Dat blijft zo in 2023. Wij willen ook het aantal dropzones op gewestwegen uitbreiden.

(verder in het Nederlands)

Certaines communes ont déjà pris des mesures, dont des zones de dépôt indiquées dans les applications, ou encore l'aménagement de zones de dépôt physiques.

Il faut accorder aux communes le temps d'effectuer ces investissements et les moyens de faire respecter les règles. Les arrêtés d'exécution devront permettre de confisquer plus facilement les trottinettes mal garées et d'infliger des amendes.

Sommige gemeenten hebben al maatregelen genomen, die verschillende vormen kunnen aannemen. Zo hebben Evere en Koekelberg dropzones die virtueel in de deelstepapps zijn opgenomen. Het is interessant om te zien op welke manier ze nageleefd worden.

In Sint-Agatha-Berchem bestaan er ook fysieke dropzones. Daar kunnen we interessante lessen uit trekken. Het toont ook aan dat er wel degelijk een en ander beweegt. Ik weet dat velen zouden willen dat het sneller ging, maar heel wat gemeenten moeten hierin investeren. Het is niet zo eenvoudig om over heel hun grondgebied dropzones te creëren. Dat vergt zowel qua tijd als op het vlak van middelen een investering.

Dat neemt niet weg dat een aantal gemeenten het heft in handen heeft genomen. Daar kunnen we zien wat de impact is.

Uiteraard moeten de gemeenten ook de nodige middelen krijgen om voor de handhaving te zorgen. Daarom zal ik er via de uitvoeringsbesluiten voor zorgen dat ze steps die niet in dropzones staan, vlotter in beslag kunnen nemen en boetes uitschrijven. Tot nu toe golden er bepaalde beperkingen, onder meer inzake een wachttijd van twaalf uur. Via de ordonnantie zijn die beperkingen opgeheven. Ik hoop dat dat helpt om een krachtadiger handhavingsbeleid toe te passen. Ik verwacht dat verscheidene gemeenten daar actief op zullen inzetten.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *We zijn het erover eens dat sommige stepgebruikers roekeloos rijden en dat we er strenger tegen moeten optreden. Dat vergt samenwerking op federaal en gewestelijk niveau, en tussen lokale politiezones en preventiediensten.*

Het lijkt me interessant dat u de sensibiliseringscampagnes ook aan de commissie bezorgt, want die heb ik niet gezien. Het lijkt me aangeraden om ze nog uit te breiden.

In maart namen we al een ordonnantie aan inzake de dropzones. Het uitvoeringsdecreet moet nog volgen. We zouden in het besluit bijvoorbeeld heffingen kunnen invoeren die variëren al naargelang steps al dan niet zijn uitgerust met een helm. Zo kunnen we gebruikers misschien aanmoedigen om een helm te dragen.

¹²⁷³ **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Il ne me semble pas nécessaire d'attribuer des bons ou des mauvais points selon que l'on est ou non membre d'un parti qui siège au gouvernement.

En effet, nous partageons tous le même constat : certains usagers roulent de manière inconsciente au point de mettre en danger leur propre vie et celle des autres.

Nous sommes aussi d'accord sur les objectifs et les conclusions, à savoir être plus strict et inflexible par rapport à ces comportements. Pour ce faire, nous devons travailler de concert aux niveaux fédéral et régional, avec les zones de police et les services de prévention des communes.

Je n'ai pas vu les campagnes de sensibilisation, sans doute parce que je ne fais pas partie des publics cibles. Toutefois, les statistiques de ces campagnes me donnent à penser qu'il y a lieu de les amplifier. Il serait intéressant de diffuser les différentes campagnes aux membres de notre commission.

Par ailleurs, en mars dernier, nous avons voté une ordonnance relative aux zones de dépôt et qui doit encore faire l'objet d'un arrêté d'exécution. Une piste intéressante pour protéger les utilisateurs de trottinettes – en particulier les trottinettes partagées – et les conscientiser aux dangers courus serait d'inciter les opérateurs à prévoir un casque disponible sur les cadres des trottinettes, quitte à adapter la redevance annuelle.

Bien entendu, il me semble compliqué, dans le cadre actuel, d'imposer du jour au lendemain le casque à tous les loueurs, mais essayons de tendre vers cet objectif. Nous pouvons décider de

fixer dans l'arrêté des redevances selon que la trottinette est dotée d'un casque ou non. Une telle décision pourrait encourager les loueurs et les usagers à utiliser davantage le casque pour rouler de manière plus sécurisée. Ce serait une manière de protéger ce public particulièrement vulnérable en cas d'accident.

¹²⁷⁵ **M. David Weytsman (MR)**.- J'insiste, cette micromobilité est utile pour de nombreuses raisons, mais nous devons fixer des règles, car ce sera la meilleure façon de pérenniser le système. Je fais le lien entre l'absence de stationnement autorisé et le problème de sécurité routière. Je reconnais ne pas très bien comprendre vos propos lorsque vous dites que les communes peuvent agir alors qu'il n'existe pas d'arrêté d'exécution ni d'harmonisation. Si les communes pouvaient le faire, elles l'auraient déjà toutes fait ! J'ai l'impression qu'il y a vraiment une carence du gouvernement bruxellois sur la question.

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant l'utilisation des trottinettes sur les piétonniers, pour ceux qui utilisent leur propre engin. Vous n'avez pas non plus répondu quant à la façon dont vous envisagez de demander aux opérateurs privés du secteur de la micromobilité d'encourager le port du casque, ni sur la question de renforcer la connaissance du Code de la route à l'école.

Enfin, je n'ai pas non plus obtenu de réponse aux deux propositions que nous formulons pour interdire tout engin débridé et travailler avec les constructeurs de ces engins.

¹²⁷⁷ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Il faut continuer la concertation avec la police et les communes au sujet du respect des règlements et de la mise en œuvre de zones de dépôt.*

Je vous encourage à persévérer sans écouter les voix qui sèment discorde et panique auprès des communes.

¹²⁷⁹ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Cette situation illustre, à nouveau, qu'une politique de mobilité avec vingt acteurs ne peut fonctionner de manière optimale.*

Cela coûte cher à la société de devoir faire appel à la police et aux communes à chaque fois qu'une trottinette ou tout autre véhicule partagé est mal stationné. Je préfère que la police s'occupe de missions de sécurité plutôt que de scooters

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Micromobiliteit is inderdaad nuttig, maar er moeten regels zijn. Volgens u kunnen de gemeenten voor handhaving zorgen, maar de regering heeft nog geen uitvoeringsbesluit genomen! Als de gemeenten konden ingrijpen, zouden ze dat al hebben gedaan.*

U gaf geen antwoord op mijn vragen over steps op voetpaden, over hoe u via operatoren het gebruik van helmen wil aanmoedigen, en over hoe u dit thema wilt integreren in het verkeersonderwijs.

Ook kreeg ik geen reactie op mijn voorstellen om opgevoerde steps te verbieden en samen te werken met de constructeurs.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Zowel de Brusselse als de federale regeringen en parlementen hebben goed gewerkt. Er is grondig overlegd met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en met Brulocalis. Nu is er verdere samenwerking en afstemming nodig met de politie en de gemeenten in verband met de handhaving van de regels en de invoering van de dropzones.

Ik deel de frustratie dat het veel trager gaat dan we zouden willen. Dat is in een gewest met negentien gemeenten zeker inzake mobiliteit het geval, a fortiori als het over parkeren gaat. In 2013 besliste de regering om in elke straat om de 150 meter fietsstallingen te plaatsen. Inmiddels, bijna tien jaar later, zijn we er nog lang niet. Naar aanleiding van discussies in verschillende gemeenten over Good Move hoor ik zeggen dat dropzones een trucje zouden zijn om autoparkeerplaatsen te schrappen. Sommige partijen hier poken die angst op. Het risico is dat gemeenten koudwatervrees krijgen om zulke zones aan te leggen. Ik moedig u echter aan om door te zetten.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Deze situatie toont nogmaals aan dat een mobiliteitsbeleid met twintig spelers niet goed werkt. Ik zit ermee in dat het de samenleving veel kost om telkens de politie en de gemeenten te moeten inschakelen als er ergens een step of een ander deelvoertuig foutgeparkeerd is.

Onlangs stond een scooter van Felyx voor mijn garage geparkeerd. Toen ik belde, kreeg ik te horen dat de technische ploeg de scooter zou verplaatsen. Een step kun je zelf verplaatsen, maar een scooter is te zwaar. Een halve dag later

mal garés. Les plateformes doivent être rappelées à leurs responsabilités.

heb ik nog eens gebeld, maar toen bleek dat de technische ploeg niet bereikbaar was. Uiteindelijk hebben we de scooter een beetje verplaatst en heb ik de politie gebeld. Pas vijf dagen later pas was de scooter weg. Dat is onaanvaardbaar.

Hoe zit het met de verantwoordelijkheid van de deelplatformen? Als zulke situaties zich voordoen, moeten ze erop reageren. Ik heb liever dat de politie zich bezighoudt met veiligheidsopdrachten dan met foutgeparkeerde scooters. Soms kan ze echter niet anders. De aanbieders van deelvoertuigen moeten op hun verantwoordelijkheid worden gewezen. Ik stel me er grote vragen bij als zo'n bedrijf belooft een team te sturen dat uiteindelijk niet opdaagt.

¹²⁸¹ **M. Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit)** *(en néerlandais).*-
Madame la Ministre, ce n'est pas parce que je dis quelque chose en riant que je ne prends pas la question au sérieux.

De heer Fouad Ahidar (one.brussels-Vooruit).- Mevrouw de minister, het is niet omdat ik iets al lachend zeg, dat ik niet ernstig met deze kwestie bezig ben.

¹²⁸³ *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

La proposition de M. Loewenstein relative au casque à accrocher d'une manière ou d'une autre sur les trottinettes est très intéressante. La sécurité doit effectivement primer. Reste à trouver le système adéquat pour limiter les cas de vandalisme et les vols. Peut-être faut-il développer un système similaire à ce qui se fait pour les jet-skis.

Veiligheid komt op de eerste plaats. Daarnaast moeten we ook vandalisme en diefstal bestrijden.

Een concreet voorstel zullen wij zeker steunen.

Il y a beaucoup d'irresponsables derrière le guidon et c'est la société qui devra payer pour leur inconscience s'ils se blessent ou doivent être transportés d'urgence à l'hôpital. Les conséquences sont parfois dramatiques. Nous avons tous été jeunes et avons le droit de le rester, mais il convient d'éviter les chutes sur la tête !

Si une proposition concrète est déposée, nous la soutiendrons certainement.

¹²⁸³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*-
Monsieur Ahidar, loin de moi l'intention de mettre en doute votre sérieux sur le sujet.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Ahidar, het was niet mijn bedoeling om uw sérieux in twijfel te trekken. Ik weet dat u oprecht met dit thema begaan bent

¹²⁸⁷ *(poursuivant en français)*

(verder in het Frans)

Monsieur Weytsman, vous avez dit que certaines de vos questions n'avaient pas obtenu de réponse. J'en ai noté neuf : je vous ai répondu en ce qui concerne le nombre d'utilisateurs, le nombre d'accidents, le mauvais stationnement, etc. Nous aborderons plus en détail le stationnement en zone de dépôt à l'occasion de la question de M. Loewenstein.

Mijnheer Weytsman, op uw vraag over de parkeerzones ga ik zo meteen in.

Wat opgevoerde steps betreft, kunnen we wel optreden tegen operatoren van deelsteps waarmee we een overeenkomst hebben, maar privésteps vallen niet onder de gewestelijke bevoegdheid.

Quant aux trottinettes personnelles non bridées circulant dans le piétonnier, il est vrai que leurs utilisateurs doivent aussi respecter le Code de la route et ne peuvent dépasser la vitesse autorisée. Nous ne pouvons cependant agir que vis-à-vis des opérateurs de trottinettes partagées, avec lesquels nous avons signé un accord. Les trottinettes personnelles ne relèvent pas des compétences régionales.

We zijn er nog niet uit of stepgebruikers moeten worden verplicht om een helm te dragen. Het voorstel om operatoren te stimuleren om helmen ter beschikking te stellen, is interessant.

In verkeerslessen wordt al aandacht besteed aan veilig rijden met steps.

La sensibilisation des utilisateurs au port du casque ne fait pas l'unanimité. Certaines voix s'élèvent en faveur de l'obligation. Ce débat mérite d'être poursuivi, mais pour l'instant, l'obligation ne semble pas augmenter le port du casque. La proposition d'encourager les opérateurs à offrir le casque est intéressante. Nous sommes en contact avec ces derniers : si l'offre est disponible, le casque sera plus facilement utilisé, et des vies seront sauvées.

Votre sixième question portait sur l'éducation dans les écoles. J'ai rappelé récemment que les campagnes sur la sécurité routière dans les écoles incluaient des éléments relatifs aux trottinettes.

La diffusion de vidéos sur la manière de débrider les trottinettes ne relève pas de notre compétence. Bruxelles Mobilité a néanmoins conçu une campagne sur les réseaux sociaux afin de toucher ceux qui regardent ce type de vidéos.

Enfin, il est beaucoup plus difficile de contacter les constructeurs pour rendre le débridage impossible que de contacter les opérateurs de flottes partagées pour qu'ils prévoient un casque sur leurs engins. Les constructeurs sont pour la plupart chinois : une action fédérale, voire européenne, serait nécessaire.

¹²⁸⁹ (poursuivant en néerlandais)

Monsieur Verstraete, concernant les adaptations du Code de la route, les zones de police constatent d'ores et déjà une moindre utilisation des trottinettes à plusieurs. Cette tendance est toutefois à prendre avec des pincettes, les chiffres étant encore très récents.

Madame Van Achter, j'estime comme vous que la police ne devrait pas avoir à s'occuper de tels problèmes. Il nous faut un système où les opérateurs sont bien plus tenus à leurs responsabilités. C'est pourquoi l'ordonnance adapte un certain nombre de règles.

Si la police n'est pas disponible, les fonctionnaires communaux peuvent aussi faire enlever une trottinette et infliger une sanction administrative communale. Nous examinons également la possibilité d'introduire des signalements par le biais de Fix My Street.

¹²⁹¹ (poursuivant en français)

Brussel Mobiliteit voerde een campagne op sociale media voor mensen die online filmpjes bekijken over het opvoeren van steps. Om fabrikanten te verplichten om het opvoeren onmogelijk te maken, moet de federale overheid of de Europese Unie het initiatief nemen. Doorgaans zijn die fabrikanten Chinese bedrijven.

(verder in het Nederlands)

De heer Verstraete stelde een vraag over de vooruitgang die werd geboekt naar aanleiding van de aanpassingen van het verkeersreglement.

Die aanpassingen zijn vrij recent, maar de politiezones merken op dat het nu minder vaak voorkomt dat meerdere mensen tegelijkertijd dezelfde step gebruiken. Dat is een licht positieve tendens, maar die is met een korrel zout te nemen. De cijfers van de politie zijn nog erg recent.

Ik deel de mening van mevrouw Van Achter dat de politie zich niet met dergelijke problemen zou hoeven bezig te houden, maar er moet worden ingegrepen als er bijvoorbeeld een garagepoort geblokkeerd wordt. In dat geval moet je een takelwagen kunnen bellen die ingrijpt op kosten van de eigenaar van de step. Er is een systeem nodig waarbij de operatoren veel beter op hun verantwoordelijkheid worden gewezen. Daarom past de ordonnantie een aantal regels aan.

Volgens de cijfers van de operatoren vindt er normaal gezien binnen de drie tot vier uur een interventie plaats wanneer er een probleem wordt gemeld. Het mag natuurlijk geen vijf dagen duren. Ook de gemeenteburgemeester kan een foutgeparkeerde step wegnemen en een gemeentelijke administratieve sanctie geven als de politie niet beschikbaar. We werken ook aan de mogelijkheid om foutgeparkeerde steps via Fix My Street te melden. Op die manier zijn er meerdere kanalen om te reageren.

(verder in het Frans)

Monsieur Loewenstein, la communication des différentes campagnes aux membres de cette commission ne devrait pas poser de problèmes.

¹²⁹¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je persiste et signe concernant la nécessité de rendre le casque obligatoire pour les cyclistes de moins de quatorze ans. Il s'agit en effet d'un public vulnérable, qui est plus souvent blessé à la tête. Par ailleurs, les livreurs professionnels sont également très vulnérables, car ils doivent respecter des délais et sont en permanence sur leur vélo ou leur trottinette, quelles que soient les conditions atmosphériques. Nous devons les prendre en considération.

Concernant la question de l'adaptation de la redevance en vue d'inciter les opérateurs à prévoir des casques, cette mesure est déjà appliquée dans une série de pays. C'est donc techniquement faisable. Nous devons dès lors la mettre en œuvre. Il serait déjà très bénéfique d'envisager une réduction de 50 % sur la redevance lorsque l'opérateur prévoit un casque. Cela inciterait probablement les différents opérateurs à s'aligner. Profitons, pour ce faire, de la discussion des arrêtés au niveau du gouvernement. Nous pourrions envoyer un signal fort en matière de sécurité routière.

¹²⁹⁵ **M. David Weytsman (MR).**- Vous vous souviendrez que, dans le cadre de l'ordonnance, le groupe MR avait proposé d'ajouter toute une série de conditions, mais vous aviez souhaité ne pas les voter pour les intégrer dans l'arrêté d'exécution. Je confirme ce que dit M. Loewenstein : ce dispositif existe dans d'autres villes, comme à Paris dont je suis les débats au conseil municipal. C'est une excellente initiative, raison pour laquelle je vous invite à davantage travailler avec les opérateurs privés, à poser des règles et à exprimer clairement ce que nous souhaitons. La priorité va à la sécurité routière. Mettre à disposition ce type de casque serait déjà un signe fort.

Quant au débridage, il est sans doute difficile d'agir uniquement au niveau bruxellois, même s'il serait utile de prendre langue avec les constructeurs et les opérateurs. C'est la raison pour laquelle j'invite les collègues bruxellois à faire remonter l'information au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité - lequel ne se réunit sans doute pas assez régulièrement - pour lutter efficacement contre cette pratique. Si elle n'est pas encore fort connue en Région bruxelloise, elle est pratiquée couramment depuis longtemps dans d'autres villes proches, comme Paris. Elle constitue un vrai danger en matière de sécurité routière.

Enfin, vous n'avez pas répondu à ma question portant sur le stationnement et le manque d'action en la matière, mais je comprends que vous ne répondiez que dans le cadre de la question de M. Loewenstein.

- *L'incident est clos.*

¹²⁹⁹ **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

Mijnheer Loewenstein, ik zal de campagnes aan alle commissieleden bezorgen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik blijf erbij dat helmen verplicht moeten worden voor fietsers onder de veertien jaar. Ook koeriers die met een fiets of step rijden, zijn trouwens erg kwetsbaar in het verkeer.*

Het systeem van verschillende retributies voor operatoren wordt al toegepast in verschillende landen. Ik stel voor om 50% korting te geven aan operatoren die een helm ter beschikking stellen.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *In het kader van de ordonnantie had de MR voorgesteld om een hele reeks voorwaarden toe te voegen, maar u wilde ons voorstel om ze in het uitvoeringsbesluit op te nemen niet volgen. Het systeem met verschillende retributies bestaat inderdaad al in andere steden. U zou meer moeten samenwerken met de operatoren om duidelijke regels af te spreken.*

Het probleem van de opgevoerde steps zou ons gewest moeten aanklaarten bij het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

1299 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,

1299 concernant le stationnement des trottinettes et la mise en place des « drop-zones ».

1301 M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 11 mars dernier, le Parlement a modifié l'ordonnance de 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile, que l'on peut désormais appeler l'ordonnance « Trottinettes ».

L'aspect principal et très attendu de cette réforme est l'introduction de zones de dépôt (drop-zones) exclusivement dédiées au stationnement des trottinettes et des vélos partagés en flotte libre. Il est ainsi prévu que, lorsque ces zones de dépôt seront mises en place sur un territoire, il ne sera plus possible à un trottinettiste de mettre fin à sa location s'il n'a pas stationné son engin à l'endroit dédié.

Si certaines dispositions de l'ordonnance sont déjà d'application, le déploiement de ces zones de dépôt dépend de l'adoption d'arrêtés d'exécution, mais aussi d'une concertation avec les communes et les opérateurs. Il est par ailleurs prévu que la Région aide financièrement et opérationnellement les communes pour établir ces zones.

Plus de six mois après l'adoption de cette ordonnance, nous continuons à entendre de nombreux citoyens mécontents de la situation actuelle. Nous ressentons une certaine impatience de leur part, que je partage, et sans doute mes collègues également, de voir le stationnement de ces trottinettes enfin organisé.

Les personnes valides peuvent contourner ces obstacles sur les trottoirs, mais ce n'est pas le cas des personnes à mobilité réduite, dans lesquelles j'intègre non seulement les personnes en situation de handicap, mais aussi les personnes âgées, les piétons avec caddie et les parents avec poussette.

Si certaines communes comme Forest, dont j'ai interrogé les autorités lors du conseil communal de juillet dernier, ne font rien, d'autres comme Evere, Berchem-Sainte-Agathe, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre ou encore Uccle ont pris les devants en lançant des initiatives au niveau local.

Les dispositifs mis en place améliorent parfois la situation sur le terrain, mais ils sont tous différents. Or, notre souhait, en adoptant une telle ordonnance, est de développer un système uniforme et cohérent sur tout le territoire et pour tous les opérateurs.

1305 Enfin, selon mes informations, les communes ont reçu un courrier de votre cabinet précisant qu'un bureau d'études avait été mandaté pour préparer la mise en œuvre de l'arrêté et que vous reviendriez vers elles dans le courant du mois d'octobre.

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

betreffende het parkeren van steps en de inrichting van dropzones.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- In maart 2022 keurde het parlement de wijziging goed van de ordonnantie betreffende deelsteps en andere deelvoertuigen. Sindsdien voorziet de ordonnantie in dropzones. Dat zijn specifieke parkeerplekken voor deelsteps en -fietsen. In gebieden met dergelijke dropzones mogen gebruikers hun deelsteps- en fietsen niet langer achterlaten op een andere plek op de openbare weg.

Voor de toepassing van het systeem moeten er echter nog uitvoeringsbesluiten aangenomen worden en moet er ook nog overlegd worden met de gemeenten en de operatoren. Het gewest zal de gemeenten ook ondersteunen bij de aanleg van de dropzones.

We zijn nu zes maanden later en het geduld van de burgers is stilaan op. Die dropzones moeten er dringend komen, want deelsteps en -fietsen op de voetpaden zijn erg hinderlijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

Daarom nemen sommige gemeenten plaatselijke initiatieven, met wisselend succes. Wij zijn echter voorstander van een eenvormig systeem voor het hele gewest en daarom hebben we ook de ordonnantie aangenomen.

U liet de gemeenten per brief weten dat er een adviesbureau werd aangesteld om de uitvoering van het besluit voor te bereiden.

Hoever staat het uitvoeringsbesluit?

Où en est l'élaboration de l'arrêté d'exécution ?

Quelle est la mission exacte du bureau d'études et quand doit-il rendre ses conclusions ?

Qu'en est-il de la concertation avec les opérateurs et les communes sur la cartographie des zones de dépôt ?

Quand ces zones seront-elles effectives sur le terrain ?

Quelles seront les aides opérationnelles et financières accordées aux communes pour l'installation de zones de dépôt et la mise en œuvre effective de ladite ordonnance ?

¹³⁰⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme dit précédemment, le deuxième enjeu lié aux trottoirs est leur stationnement. La réponse réside dans les zones de dépôt (drop-zones), pour lesquelles nous nous montrerons plus sévères. Un projet de texte d'arrêté est sur la table du gouvernement. Dès son approbation en première lecture, nous le soumettrons au Parlement ainsi qu'aux opérateurs et aux communes.

Cela étant, les communes ne doivent pas attendre l'arrêté pour définir des zones de dépôt et plusieurs l'ont d'ailleurs déjà fait. Depuis 2021, des subsides annuels sont mis à la disposition des communes en vue de financer l'achat de matériel et la mise en œuvre. Certaines communes ont déjà organisé des zones de dépôt, soit virtuellement, soit physiquement. Les communes peuvent également déjà sélectionner des emplacements et préparer le terrain. Un plan type est à leur disposition depuis début 2022.

Par ailleurs, une série de zones de dépôt sur les voiries régionales sont en cours d'aménagement. Un guide de mise en œuvre, en cours d'élaboration par un bureau d'études, sera présenté aux communes dans les semaines à venir. Ce guide permet d'optimiser le design d'une zone de dépôt, notamment pour créer une certaine uniformisation, et de proposer un système facile à mettre en œuvre et très adaptable. Un projet de maillage sera également présenté.

Bruxelles Mobilité est en contact régulier avec les opérateurs et les communes. Les équipes sont disposées à rencontrer ces dernières pour les aider à mettre en place des zones de dépôt et répondre à toutes leurs questions.

¹³¹¹ Un atelier participatif a été organisé en juin avec les partenaires afin de mieux calibrer et adapter les recommandations qui seront faites dans l'étude. Une prochaine rencontre sera organisée dès la validation du projet d'arrêté en première lecture.

Enfin, il est important de préciser que l'instauration d'une zone réglementée, où le stationnement n'est permis qu'en zone de dépôt, est l'une des deux options que prévoit l'arrêté. Les communes peuvent aussi opter pour la préservation des zones de stationnement libre, que l'on peut combiner avec des zones avec interdiction de stationner.

Wat houdt de opdracht van het adviesbureau precies in? Wat is de deadline?

Hoever staat het overleg met de gemeenten en de operatoren?

Wanneer zullen de dropzones in gebruik worden genomen?

Wat houdt de steun van het gewest aan de gemeenten precies in?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het parkeren van deelsteps vormt inderdaad een probleem, dat we willen oplossen door te voorzien in dropzones. Ik heb de regering een ontwerp van besluit voorgelegd. Zodra ze dat in eerste lezing goedkeurt, zal ik het voorleggen aan het parlement, de operatoren en de gemeenten.*

De gemeenten kunnen al beginnen met de voorbereidingen voor de dropzones. Sommige doen dat al. Sinds 2021 kunnen ze daarvoor subsidies krijgen. Sinds begin 2022 is er ook een modelplan beschikbaar voor de aanleg van dropzones.

Een adviesbureau werkt momenteel een gids uit die in de loop van de komende weken zal voorgesteld worden aan de gemeenten. Daarin zal een werkwijze worden omschrijven die gemeenten gemakkelijk kunnen uitvoeren en aanpassen.

Brussel Mobiliteit onderhoudt regelmatig contact met de operatoren en de gemeenten. Gemeenten kunnen er ook terecht voor vragen in verband met de invoering van dropzones.

In juni hadden we een werkvergadering met alle partners over de aanbevelingen van het adviesbureau. Zodra het ontwerpbesluit in eerste lezing is goedgekeurd, volgt er nieuw overleg.

Het besluit voorziet enerzijds in het invoeren van dropzones en anderzijds in het handhaven van parkeerzones. Gemeenten kunnen dus zelf beslissen om geen dropzones in te richten en eigen handhaving voeren voor hinderlijk geparkeerde steps.

Parkeren van steps zal moeten gebeuren volgens de regels die in het ontwerpbesluit staan.

L'ordonnance permet bien aux deux systèmes de coexister. Si des communes décident de ne pas basculer dans le système des zones de dépôt, elles peuvent adopter leur propre système de gestion concernant les trottinettes garées dangereusement ou qui posent un problème sur les trottoirs, ce qui est souvent le cas.

Dans tous les cas, les trottinettes devront respecter les règles de stationnement reprises dans le projet d'arrêté. Le stationnement sur un trottoir de moins de 1,5 m de large sera, par exemple, interdit et des amendes pourront alors être infligées.

J'espère que nous pourrons ainsi mettre fin au stationnement sauvage dans nos rues, qui est inacceptable.

¹³¹³ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le temps presse. J'entends que l'arrêté est en cours de discussion et qu'il sera bientôt adopté en première lecture mais il faut être opérationnel le plus rapidement possible, car tout le monde s'impatiente.

Les zones de dépôt pourraient-elles être mises en œuvre pour le 1er janvier 2023 ? Tout le monde pourrait ainsi démarrer l'année avec une nouvelle réglementation concrète. De nombreuses étapes doivent encore être franchies par les communes et la Région. Cela prend du temps. Il me semble important de travailler en parallèle avec les outils déjà à disposition, afin d'avancer un maximum et d'être opérationnel le plus vite possible.

¹³¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De nombreuses actions sont déjà possibles. J'invite dès lors les communes à mettre déjà en place les zones de dépôt sans attendre la publication de l'arrêté au Moniteur belge. Des subsides sont déjà disponibles, de même que des plans types, pour leur permettre d'avancer dès à présent.

Au niveau du calendrier, je souhaite bien sûr que l'arrêté entre rapidement en vigueur mais trois lectures doivent être faites. Le texte est sur la table du gouvernement. Après la première lecture, il y aura une concertation avec les communes et les opérateurs. Après la deuxième lecture, le texte sera soumis au Conseil d'État. Il m'est donc difficile de donner un calendrier précis.

Rien ne nous empêche d'avancer, en effet. La philosophie est déjà là. Le grand avantage de l'arrêté concernera les amendes et les leviers disponibles pour agir plus vite. J'invite toutefois les communes à utiliser les nombreux outils qui sont déjà applicables. Cette possibilité a été démontrée par la commune de Berchem-Sainte-Agathe, qui a été pionnière dans la mise en place de zones de dépôt, et d'autres communes suivent son exemple. C'est possible, alors faisons-le sans attendre !

¹³¹⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- L'idée de l'ordonnance était de prévoir un système unique de zones de dépôt. Les communes ont-elles déjà à leur disposition les outils leur permettant de connaître la taille ou la forme d'une telle zone, le type de panneaux qui doivent y être associés, etc. ? Ces informations sont-elles déjà disponibles pour toutes les communes ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Kunnen de dropzones vanaf 1 januari 2023 ingevoerd worden, zodat we het nieuwe jaar met concrete regelgeving kunnen starten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Omdat er drie lezingen van het ontwerpbesluit moeten plaatsvinden, kan ik geen zekerheid bieden over de timing. Na de eerste lezing volgt overleg met de gemeenten en operatoren, na de tweede lezing moet de tekst nog naar de Raad van State.*

Het sterke punt van het besluit betreft de boetes en de hefbomen die erin zijn opgenomen om korter op de bal te spelen, maar gemeenten hoeven echt niet te wachten op het uitvoeringsbesluit om nu al actie te ondernemen. Er zijn subsidies en standaardplannen ter beschikking voor de inrichting van dropzones.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De ordonnantie zou er komen om een uniform systeem voor de dropzones vast te leggen. Beschikken de gemeenten al over alle concrete informatie hoe ze de dropzones moeten inrichten?*

1317 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un plan type est à leur disposition depuis le début de l'année 2022, de même que des subsides pour la mise en œuvre. Un guide plus détaillé est en cours d'élaboration. L'arrêté ne changera rien aux outils que les communes peuvent utiliser dès à présent.

- *L'incident est clos.*

1325 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1325 **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,**

1325 **concernant les perspectives financières de la STIB au regard de l'envolée des prix de l'énergie.**

1327 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je vous ai interrogée l'an dernier sur les perspectives financières de la STIB au regard de la crise du Covid-19, de l'envol des prix de l'énergie et des mesures de gratuité.

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

Je m'inquiétais alors des risques potentiels de ces facteurs cumulés pour les finances de la STIB et du gouvernement bruxellois, pour le portefeuille de ceux qui utilisent les services de la STIB et, par ricochet, pour les Bruxellois.

À l'heure actuelle, la crise du Covid-19 semble relativement loin derrière nous, mais l'envolée des prix du gaz et de l'électricité, accélérée par la guerre en Ukraine et les chantages énergétiques qui y sont liés, semble sans fin et inquiète chaque entreprise, chaque décideur et chaque consommateur.

Pour ce qui est de l'étude sur la quasi-gratuité pour une série de voyageurs de la STIB, sauf erreur de ma part, nous l'attendons toujours, puisque vous n'avez pas encore de données portant sur l'année 2021 complète.

Au sujet de la hausse des prix que je soulignais l'an dernier, vous déclariez le 9 novembre 2021 : « En ce qui concerne l'incidence de l'actuelle hausse des prix de l'énergie, la STIB a pris ses précautions : durant la crise sanitaire, elle a acheté à un prix avantageux l'électricité qu'elle utilisera au cours de l'année 2022. La STIB suit de près l'évolution des prix de l'énergie et adaptera sa stratégie d'achat pour les prochaines années aux récentes évolutions constatées. La STIB conclut périodiquement des contrats de couverture, par exemple des contrats d'échange dits swap, afin de couvrir les possibles augmentations des coûts de l'énergie. En janvier 2021, un nouveau contrat de ce type a été signé pour une période de trois ans. Couvrant l'évolution du prix du pétrole, il arrivera à échéance fin décembre 2023 ; à ce jour, il a permis une économie de 740.000 euros. Cette politique de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Sinds begin 2022 zijn er standaardplannen en subsidies ter beschikking. We zijn een meer gedetailleerde gids aan het uitwerken. Het besluit zal daar niets aan wijzigen.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de financiële vooruitzichten van de MIVB in het licht van de sterk stijgende energieprijzen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Vorig jaar ondervroeg ik u over de impact van de covidcrisis, de stijgende energieprijzen en de prijsverlaging inzake abonnementen voor jongeren en ouderen op de financiële toestand van de MIVB. De covidcrisis ligt bijna achter ons, maar op de studie over de impact van de prijsverlaging voor abonnementen blijft het wachten.*

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

Op 9 november 2021 stelde u dat de MIVB zich tegen de stijgende energiekosten indekt door vooraf, op momenten waarop de prijs lager ligt, haar voorraad elektriciteit aan te kopen. Zo tekende ze in januari 2021 een swapcontract dat tot eind december 2023 loopt en al een besparing van 740.000 euro heeft opgeleverd.

Van zijn kant verklaarde Briec de Meeûs, de directeur-generaal van de MIVB, op 28 september jongstleden dat de stijgende energieprijzen de financiën van de MIVB de komende jaren onder druk zullen zetten. Die prijzen zijn sinds het begin van de covidcrisis vertienvoudigd en de MIVB verbruikt jaarlijks 250 miljoen kWh. Hij stelde dat de MIVB zich voor 2022 had kunnen indekken, maar dat 2023 lastiger zou worden. De stijging zal immers zo'n 80 miljoen euro bedragen, maar de MIVB heeft slechts de helft van haar benodigde energie voor 2023 aangekocht, en daar komen de gasfacturen van haar gebouwen nog bovenop.

couverture permet de limiter le risque d'évolution défavorable du coût de l'énergie. »

Le 22 août, le Premier ministre Alexander De Croo annonçait au sujet de la flambée des prix énergétiques que « ces cinq ou dix prochains hivers seront difficiles ». Des entreprises réduisent leur production, voire procèdent à des mises au chômage économique parce que le coût de l'énergie les met à genoux. On est passé d'un prix de 20 euros/MWh avant la crise du Covid-19 à environ 200 euros/MWh aujourd'hui.

Le 28 septembre dernier, dans une interview à La Libre, Briec de Meeûs, directeur général de la STIB, précisait de son côté - alors que vous évoquiez un contrat stabilisant les prix jusqu'en 2023 - que la hausse du prix de l'énergie allait peser sur les finances de la STIB.

¹³³¹ Il rappelait d'abord qu'elle consomme 250 millions de kWh par an - soit l'équivalent de 70.000 ménages - et que si les finances de l'année 2022 ne devraient pas trop souffrir de la mesure, puisque la STIB a acheté sa consommation annuelle avant la guerre en Ukraine, la situation s'annonçait plus compliquée en 2023.

En effet, selon les projections actuelles, la hausse sera de 80 millions d'euros, alors que la STIB n'a acheté que la moitié de l'électricité dont elle a besoin. À cela, il faut ajouter l'autre moitié, mais aussi les factures de chauffage au gaz des nombreux bâtiments de la STIB.

Comment se fait-il que la STIB connaisse une augmentation du prix de son énergie en 2023, alors que le contrat conclu en 2021 et visant à maintenir les prix stables courait sur trois ans, soit jusqu'à la fin de l'année 2023 ?

Comment la STIB adapte-t-elle actuellement sa stratégie d'achat ? Les contrats de couverture, notamment les contrats dits swap, ne semblent plus couvrir les augmentations constatées des prix de l'énergie. Quelles en sont les raisons ? Quelles sont les solutions ?

Le contrat couvrant l'évolution du prix du pétrole continue-t-il à produire ses effets ?

Comment la STIB et la Région vont-elles faire face à ces augmentations de coûts ? Par une augmentation de la dotation ? Selon l'accord budgétaire intervenu la semaine dernière, il n'y aurait pas d'augmentation des tarifs, et même une diminution des recettes, puisque les abonnements seniors passeraient de 60 à 12 euros par an.

Plus globalement, comment abordez-vous la problématique de la hausse des coûts de l'énergie dans le cadre de vos compétences, et quels sont les différents scénarios étudiés pour les mois à venir ?

Hoe komt het dat het genoemde swapcontract, dat tot eind 2023 loopt, de MIVB niet voor hogere energiekosten behoedt in 2023? Wat gaat ze daaraan doen? Past ze haar aankoopbeleid aan?

Hoe gaan de MIVB en het gewest die stijgingen opvangen? Via een verhoging van de dotatie? Het begrotingsakkoord van vorige week voorziet niet in tariefverhogingen. Integendeel, de prijs voor een seniorenabonnement daalt van 60 naar 12 euro per jaar.

Hoe pakt u meer in het algemeen de stijgende energiekosten aan? Welke scenario's overweegt u voor de komende maanden?

Is de studie over de goedkope abonnementen voor sommige reizigers klaar? Wat zijn de conclusies? Kunt u ze ons bezorgen?

L'étude sur la quasi-gratuité de la STIB pour une série de voyageurs a-t-elle été réalisée ? Quelles en sont les conclusions ? Pourrait-elle nous être transmise ?

1333 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il a été récemment confirmé que notre opérateur de transports publics prévoyait déjà 80 millions d'euros de surcoût en raison de l'augmentation du prix de l'énergie. En conclave budgétaire, vous avez estimé qu'une enveloppe de 100 millions d'euros serait suffisante pour l'ensemble des institutions régionales, une enveloppe absorbée dans la marge de sous-utilisation.

Cette provision a été calculée par la STIB, mais sur quelle base ? Quelle est la répartition de l'enveloppe entre la STIB et les autres organismes pararéglionaux ?

Dans le même temps, nous avons appris que la STIB n'indexerait pas ses tarifs et que les plus de 65 ans bénéficieraient d'un abonnement annuel à prix réduit de 12 euros. Ces deux mesures devraient coûter, respectivement, 9,3 et 4,1 millions d'euros, ce qui correspond à une augmentation de la dotation de la STIB d'environ 13 millions d'euros.

Nous souscrivons à la première mesure, qui répond au droit fondamental et au besoin d'un grand nombre de Bruxellois de pouvoir compter sur des transports publics. Par contre, nous nous interrogeons sur la seconde mesure qui augmentera les dépenses alors qu'il plane une grande incertitude sur la STIB et son développement. Je songe à l'augmentation du coût de l'énergie, mais aussi des chantiers, lesquels sont indispensables pour améliorer l'offre de la STIB.

Je constate que le programme Avanti et le projet Pulsar visant à automatiser le métro ne font pas partie de vos priorités, alors qu'ils participent non seulement à l'amélioration de l'offre, mais aussi à la baisse de la consommation énergétique et donc à la réalisation d'éventuelles économies.

1335 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Quelles mesures la STIB a-t-elle prises pour réduire sa consommation d'énergie ?*

Vous avez annoncé que 100 millions d'euros de la marge de sous-utilisation permettront de couvrir les factures d'énergie de la STIB. Cette marge ne cesse de croître. Comment expliquer cette sous-utilisation ?

Par ailleurs, la part non consommée du budget de la STIB est également en augmentation.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De MIVB gaat ervan uit dat het 80 miljoen euro zal kosten om de stijgende energiekosten op te vangen. Hoe heeft ze dat bedrag berekend? Tijdens het begrotingsconclaaf ging u ervan uit dat 100 miljoen euro genoeg zou zijn om die stijging op te vangen voor alle gewestelijke instellingen.*

Naast de hogere energieprijzen leiden ook de geplande investeringen tot onzekerheid over de toekomst van de MIVB. Daarom stellen wij ons vragen bij de verlaging tot 12 euro van de prijs van het jaarabonnement voor 65-plussers. De beslissing om de tarieven niet te indexeren, steunen wij wel.

Blijkbaar vormen het Avantiprogramma en het Pulsarproject, dat de metro moet automatiseren, voor u geen prioriteit, hoewel ze het aanbod kunnen verbeteren en de energiekosten kunnen drukken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Welke maatregelen neemt de MIVB om haar energieverbruik in de mate van het mogelijke te beperken? Die bezorgdheid geldt voor iedereen, aangezien de beperking van het energieverbruik uiteindelijk de meest goedkope en klimaatvriendelijke oplossing is. Bijgevolg is het zeker interessant om te weten wat er wordt gedaan om het energieverbruik van de MIVB te beperken.

Mijn tweede vraag betreft de 100 miljoen euro die nog beschikbaar zijn in het onderbenutte budget en die zou worden ingezet om de energiefactuur van de MIVB te betalen. Dat werd althans beweerd op de persconferentie die werd gehouden naar aanleiding van het begrotingsakkoord.

Blijkbaar neemt het ongebruikte gedeelte van het budget toe. Wat is de oorzaak van die onderbenutting? Hebt u daar zicht op of moet deze vraag aan de minister van Begroting worden gesteld?

Het is toch wel opmerkelijk dat er zomaar 100 miljoen kan worden gerecupereerd van een onderbenut budget en dat dat geld

1337 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le gaz, la STIB a acheté les quantités dont elle aura besoin pour 2023 avant le début de cet été, à un moment où les prix étaient déjà en augmentation, mais pas aussi élevés qu'aujourd'hui. Elle est donc couverte jusqu'à la fin de l'année 2023.

En ce qui concerne l'électricité, compte tenu de la hausse des prix, la STIB achète de l'énergie par petites tranches, au moment où le prix diminue. Elle suit l'évolution des prix et achète quand la situation est la plus favorable. En étalant ses achats, elle entend ainsi limiter autant que possible l'impact de ces hausses de prix.

Pour le gazole, la STIB dispose d'un contrat pour l'achat de carburant pour ses véhicules. Ce contrat couvre les éventuelles hausses du prix du carburant de 2021 à 2023. La STIB est donc, à ce niveau, également couverte jusqu'en 2023 et suit bien entendu le marché de près afin de conclure, par la suite, un contrat aussi avantageux que possible.

La STIB prend également de nombreuses mesures pour limiter sa consommation énergétique : récupération de l'énergie de freinage, cogénération, placement de panneaux et stores solaires, isolation des bâtiments, sensibilisation à la conduite écologique, éclairage LED dans les bâtiments et stations. À titre d'exemple, les toits de quatre bâtiments sont équipés de panneaux solaires. Au total, 5.451 panneaux recouvrent ainsi presque 10.000 m² de surface et ont une puissance de 1.778 kWh. Les dépôts Erasme et Marconi sont équipés de systèmes de géothermie qui contribuent à chauffer les bâtiments et limitent l'utilisation du chauffage au gaz. Entre 2018 et 2021, malgré une progression importante de ses activités, la performance énergétique de la STIB a progressé de 6,2 %.

1339 *(poursuivant en néerlandais)*

Concernant les abonnements scolaires à 12 euros, la STIB a reçu des dotations compensatoires de la Région : pour 2021, 6 millions d'euros sur une base annuelle ; pour 2022, 14 millions d'euros.

dan kan dienen om de energiefactuur van de MIVB te betalen. Bovendien blijkt het ongebruikte deel van het budget van de MIVB te zijn gestegen in vergelijking met vorige jaren. Kunt u de situatie toelichten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Voor gas is de MIVB tegen stijgingen ingedekt tot eind 2023 door haar aankoop van voor de zomer.*

Elektriciteit koopt de MIVB in kleine hoeveelheden aan, telkens als de prijs wat lager staat.

Voor diesel heeft de MIVB een contract lopen dat haar tot eind 2023 tegen stijgingen indekt.

(verder in het Nederlands)

Los van de huidige prijsstijgingen probeert de MIVB altijd al haar energieverbruik terug te dringen. De remenergie van trams en metro's wordt gerecupereerd, de MIVB maakt gebruik van warmte-krachtkoppeling, zonnepanelen en -wering, ze isoleert haar gebouwen en geeft chauffeurs een opleiding milieubewust rijden. Dat laatste is niets nieuws, maar nu des te belangrijker. In gebouwen en stations wordt zo mogelijk ledverlichting geïnstalleerd.

De MIVB krijgt gewestelijke middelen om de 12-euroabbonementen voor jongeren te compenseren. In 2021 ging het voor een half jaar om 3,3 miljoen euro. Voor een heel jaar gaat het om 6 miljoen euro. In 2022 is 14 miljoen euro beschikbaar voor de uitbreiding van het jongerentarief. Het gaat dan niet alleen om schoolabbonementen, er is ook 8 miljoen voor 12-euroabbonementen voor niet-schoolgaande Brusselse jongeren van 18 tot 24 jaar. De gewestelijke dotatie aan de MIVB

1341 *(poursuivant en français)*

Vous faites référence à des chiffres, mais, s'agissant du coût des mesures liées au Covid-19, il ne pouvait pas être calculé alors que l'année n'était pas terminée. En revanche, le coût des tarifs préférentiels pour les publics actuellement bénéficiaires est déterminé, comme je viens de le décrire.

Les budgets et la provision constituent un enjeu majeur pour la STIB. Nous devons trouver une manière de compenser l'augmentation des tarifs, en évitant à tout prix de tailler dans l'offre.

Par ailleurs, nous ne savons pas précisément quel sera le montant de la facture. La STIB fait tout ce qui est en son pouvoir pour la minimiser, mais une augmentation est inévitable. Comme nous ne connaissons pas encore le montant de cette augmentation, une provision de 100 millions d'euros a été prévue, principalement pour la STIB.

Lors de l'ajustement budgétaire, nous devons examiner si la provision est suffisante au regard des tarifs en vigueur. Le gouvernement fera en sorte que les augmentations des tarifs soient couvertes par des moyens supplémentaires.

Nous pourrions débattre de la manière de faire avec le ministre régional du Budget, dont l'action raisonnable a permis une sous-utilisation des budgets (des projets planifiés, mais non réalisés) sur base de laquelle la provision est constituée. Le ministre du Budget connaît d'expérience les budgets qu'il est responsable et logique d'inscrire à la provision.

1343 Je précise que, l'an dernier, la sous-utilisation était supérieure à ce qui avait été prévu, nous restons donc prudents à ce sujet mais c'est ainsi que la provision sera financée.

Madame d'Ursel, le programme Avanti - qui permet d'améliorer la vitesse commerciale de la STIB - reste prioritaire. Le budget de ce programme est utilisé à 100 %. Pour les projets de grande ampleur en voirie régionale, nous essayons d'utiliser également les budgets de Bruxelles Mobilité pour en augmenter le montant.

Nous sommes en contact avec la STIB pour favoriser l'accélération de la mise en œuvre du programme de modernisation du métro qui reste l'une de nos priorités.

1345 **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Vous dites que le gouvernement investira les moyens nécessaires pour compenser l'augmentation du coût de l'énergie, mais ces moyens ne tombent pas du ciel. Vous avez parlé de sous-utilisation, d'un budget de 100 millions d'euros et de projets reportés à l'année suivante, éventuellement parce qu'ils ne sont pas prêts - cela tombe bien. En même temps, nous ne savons pas où nous en serons au niveau énergétique l'année prochaine.

wordt op dezelfde manier aangepast om de abonnementen voor 65-plussers te compenseren.

(verder in het Frans)

De kostprijs van de covidmaatregelen kon nog niet berekend worden, aangezien het jaar nog niet ten einde was. De kostprijs voor de prijsverlaging van bepaalde abonnementen ligt wel vast.

Met de provisie van 100 miljoen euro, die vooral voor de MIVB bestemd is, wilden we de stijgende energiekosten opvangen zonder in het aanbod te snoeien.

Bij de begrotingscontrole zullen we bekijken of die provisie volstaat. De regering zal bijkomende middelen uittrekken om de stijgende energieprijzen op te vangen.

Over de precieze werkwijze zullen we overleggen met de minister van Begroting, wiens zuinige beleid ertoe leidt dat niet alle budgetten worden opgebruikt. Sommige projecten worden immers wel gepland, maar niet uitgevoerd.

De provisie kunnen we dus aanleggen door middel van ongebruikte budgetten.

Het Avantiprogramma, waarmee we de reïssnelheid van de MIVB kunnen opvoeren, blijft wel degelijk een prioriteit voor de regering. Dat budget wordt voor 100% benut. Voor de grote projecten op gewestwegen proberen wij ook de middelen van Brussel Mobiliteit in te zetten. Ook de modernisering van de metro trachten we zo snel mogelijk uit te voeren.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).* - *De stijging van de energieprijzen zal waarschijnlijk ver boven de 160 miljoen uitkomen, dus veel meer dan de verwachte 100 miljoen. De situatie is dus kritiek.*

U zegt dat u de uitvoering van bepaalde projecten hebt uitgesteld. Om welke projecten gaat het? Op welke projecten overweegt u de komende tijd te besparen?

Pouvez-vous préciser quels sont les projets reportés ? La situation est tout de même assez critique. L'augmentation d'électricité est évaluée à 80 millions d'euros pour les six premiers mois et d'autres factures s'y ajouteront pour les six mois suivants. Nous allons sans doute largement dépasser les 160 millions d'euros, ce qui est bien au-delà des 100 millions d'euros prévus pour l'ensemble de la Région. Il faudrait donc rogner sur certains projets. Si c'est le cas, avez-vous déjà une idée de ce qui peut être sacrifié à court terme ?

¹³⁴⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous avez décrit les économies d'énergie qui étaient planifiées ou réalisées depuis de nombreuses années par la STIB, mais nous savons que ce sont des programmes à long terme. La STIB y travaille avec ardeur, avec d'ailleurs un résultat de 6,2 % de performance énergétique.

Par contre, dans le contexte actuel, nous attendons d'autres économies. Nous en discuterons certainement dans le cadre de l'ajustement du budget 2023, mais nous aimerions y voir plus clair quant à la part de la STIB, qui n'est pas la seule concernée, comme vous l'annoncez, en particulier par la sous-utilisation des budgets qui permet d'atteindre une enveloppe de 100 millions d'euros.

Cela risque de vous obliger à revoir certaines priorités, ou à demander une intervention complémentaire dans le cadre du budget 2023.

¹³⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les deux questions entrent pleinement dans le débat budgétaire dont le ministre-président présentera les premiers contours la semaine prochaine.

La provision prévue pour les coûts liés à l'énergie n'émane pas uniquement du budget de la Mobilité. Les sous-utilisations budgétaires sont diverses. Le ministre du Budget sera donc plus à même de répondre à ces questions.

Aucun projet n'a jamais été retardé pour engendrer une sous-utilisation du budget. Il arrive chaque année que des budgets ne soient pas pleinement utilisés. L'idée est de créer une provision, mais les techniques exactes pour ce faire seront discutées en commission du Budget.

Je ne peux vous dire à l'heure actuelle quels projets seront retardés, car les retards sont simplement imprévisibles. Prenons l'exemple du park and ride de Stalle, dont la construction n'a pas encore pu démarrer, car l'obtention du permis d'urbanisme a pris plus de temps que prévu : il y a sous-utilisation du budget et nous pouvons ainsi adapter notre enveloppe globale, mais il n'a pas été décidé de ne pas subventionner le projet.

Toutes ces questions seront creusées dans le cadre de nos prochaines discussions budgétaires.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *De energiebesparingen waar de MIVB sinds vele jaren aan werkt, zijn een werk van lange adem. Ze hebben al tot toename van de energie-efficiëntie met 6,2% geleid, maar dat volstaat niet om de stijging van de energieprijzen op te vangen.*

Wat is het aandeel van de MIVB in de provisie van 100 miljoen die kan worden aangelegd doordat bepaalde budgetten niet werden benut?

Het risico bestaat dat u bepaalde projecten zult moeten opofferen of dat u naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen van 2023 om extra geld voor de MIVB zult moeten vragen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voor beide vragen verwijs ik u door naar het begrotingsdebat, waarvan de minister van Begroting volgende week de grote lijnen zal schetsen.*

De provisie om de stijgende energieprijzen op te vangen, komt niet alleen van het mobiliteitsbudget. Elk jaar zijn er in meerdere beleidsdomeinen budgetten die niet volledig worden opgebruikt.

Er wordt echter geen enkel project bewust vertraagd. Eventuele vertragingen zijn onvoorspelbaar. Neem bijvoorbeeld de overstapparking Stalle: de stedenbouwkundige vergunning heeft daar vertraging opgelopen, waardoor de aanleg nog niet is kunnen starten.

- *Het incident is gesloten.*

1353 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1353 **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,**

1353 **et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,**

1353 **concernant l'application MaaS de la STIB.**

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

1357 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- En septembre 2020, la STIB a commencé à tester une application mobile de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), qui devrait être lancée pour le grand public à la fin de cette année. Pour le développement de cette application, 31 millions d'euros, dont 5,6 en provenance du plan de relance européen, ont été débloqués.

En parallèle, Bruxelles Fiscalité est en train de développer l'application Smart Move, pour laquelle un budget régional de 68 millions d'euros, dont 51 en provenance du plan de relance européen, a été prévu. Cette application a une double fonction : permettre aux automobilistes de calculer leur taxe kilométrique et leur offrir un aperçu des autres modes de transport possibles, avec leur coût respectif. Les usagers pourront ainsi choisir la manière la moins chère, la plus rapide ou la plus écologique de se déplacer. Tant que la réforme Smart Move ne sera pas entrée en vigueur, l'application se limitera à sa deuxième fonction.

1359 *Ces dernières années, avez-vous eu des contacts avec des développeurs privés de plateformes MaaS intéressés par le lancement d'une application MaaS à Bruxelles ? Pourquoi la Région a-t-elle décidé de se lancer seule dans la conception d'une application MaaS, au lieu de collaborer avec un ou plusieurs partenaires privés, déjà actifs dans d'autres villes ?*

La phase pilote de la STIB est aujourd'hui terminée. Quelle évaluation en avez-vous faite ? Quand l'application définitive sera-t-elle lancée ? Combien a coûté son développement ?

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

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

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende de MaaS-app van de MIVB.

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

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb onlangs minister Gatz ondervraagd over zijn Smart Moveapp, maar ik ben niet wijs geworden uit zijn antwoord.

In september 2020 startte de MIVB met het testen van een gewestelijke app voor mobility as a service (MaaS). Deze testfase liep normaal gezien tot midden 2022, zodat de definitieve applicatie eind dit jaar voor het grote publiek gelanceerd kon worden. Voor de ontwikkeling van die app maakt u een budget vrij van 31 miljoen euro, waarvan 5,6 miljoen euro aan Europese relancemiddelen.

Tegelijkertijd werkt Brussel Fiscaliteit aan de ontwikkeling van de Smart Move-applicatie. Daarvoor trekt het gewest 68 miljoen euro uit, waarvan 51 miljoen euro aan Europese relancemiddelen. Een groot deel van dit budget is bedoeld voor de ontwikkeling van de app met dubbele functie. Ten eerste kunnen automobilisten er hun tol en kilometerheffing mee berekenen. Ten tweede werkt de app als MaaS-routeplanner die reizigers een overzicht biedt van de verschillende mogelijke vervoersmodi en hun totale kostprijs. Zo kunnen reizigers kiezen voor de goedkoopste, snelste en of meest ecologische manier om op hun bestemming te raken. Zolang de Smart Move-hervorming niet in werking treedt, zal de Smart Move-app enkel de tweede functie hebben.

De vraag rijst of de MaaS-app die de MIVB ontwikkelt, niet in concurrentie treedt met de Smart Move-app.

Overlegde u de voorbije jaren met de MIVB en private ontwikkelaars van MaaS-platformen die interesse hadden in de invoering van een MaaS-app in Brussel? Hoe verliepen die contacten?

Waarom besliste u om het gewest zelf een volwaardige MaaS-app te laten ontwikkelen, in plaats van samen te werken met één of meerdere privépartners die al in andere steden actief zijn?

Pourriez-vous m'expliquer précisément la différence entre l'application MaaS de la STIB et l'application Smart Move ? Pourquoi développer deux applications distinctes alors qu'on aurait pu intégrer le volet fiscal dans l'application de la STIB ? Les deux applications ne se font-elles pas concurrence ?

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

De testfase van de MaaS-app van de MIVB is ondertussen afgerond. Hoeveel testers namen eraan deel? Hoe evalueert u de testfase?

Wanneer wilt u de definitieve MaaS-applicatie invoeren? Hoeveel gebruikers verwacht u?

Kunt u een recent overzicht geven van de kosten voor de ontwikkeling van de applicatie?

In augustus zei minister Gatz in de krant L'Écho dat de Smart Moveapp zich van de MaaS-app onderscheidt omdat ze een ander doel heeft, namelijk autobestuurders stimuleren om hun gedrag te wijzigen door in de applicatie niet alleen het snelste, maar ook het meest ecologische en het goedkoopste traject weer te geven. Kunt u mij uitleggen waarin precies het verschil schuilt met de MaaS-applicatie die de MIVB ontwikkelt, want ik zie dat niet meteen. Geeft de app van de MIVB dan geen overzicht van de snelheid, kostprijs en milieuvriendelijkheid van de verschillende vervoersmodi voor een bepaald traject?

Waarom besliste u om de MIVB en Brussel Fiscaliteit twee aparte applicaties te laten ontwikkelen? Waarom koos u er niet voor om de fiscale component, die Smart Move zou moeten hebben maar die er nog niet is, in de app van de MIVB op te nemen?

Wat is de meerwaarde van de MaaS-applicatie van de MIVB als de Smart Moveapplicatie - ook na de invoering van de Smart Movekilometer en de tolheffing - door particulieren als een MaaS-routeplanner kan worden gebruikt? Vormen de twee applicaties op die manier geen concurrentie voor elkaar?

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

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans)*.- *Gebruikers van bepaalde vervoerswijzen worden aan de schandpaal genageld, maar multimodaliteit komt enkel tot stand met een gevarieerd aanbod, individuele begeleiding en positieve communicatie.*

Door het mogelijk te maken om van trein op bus over te stappen, van auto op metro en van metro op step, wordt het gebruik van andere vervoermiddelen aangemoedigd. Snelheid, flexibiliteit en vrijheid zijn concepten die de liberalen dierbaar zijn.

In 2021 werd de ontwikkeling van mobility as a service (MaaS) op 31 miljoen euro begroot en daar zou nog 6 miljoen euro uit het Europees Herstelplan bij komen. Wat heeft de app gekost? Hoeveel van het bedrag is al uitgegeven?

In juni 2021 zei u dat Brussel Mobiliteit en uw kabinet ons gedetailleerde informatie zouden geven over de uitgaven voor de andere aspecten van MaaS, zoals mobiliteitshubs, park-and-rides en de verbetering van fietspaden. Hoe zit het daarmee?

¹³⁶⁵ **M. David Weytsman (MR)**.- Mon groupe aborde régulièrement cette question importante. À l'heure où d'aucuns veulent condamner certaines formes de mobilité et leurs usagers - allant parfois jusqu'à culpabiliser les enfants dans les écoles -, la multimodalité ne peut se construire que sur la base d'un écosystème riche, d'un accompagnement individuel et d'une communication positive.

Donner la possibilité de sauter d'un train à un bus, d'une voiture à un métro, d'un métro à une trottinette, c'est donner à tous l'envie de sortir d'une forme de mobilité imposée, grâce à davantage de rapidité, de flexibilité et de liberté, des concepts chers aux libéraux. À chaque trajet, son besoin et à chaque besoin, sa solution de mobilité spécifique.

Pour rappel, en 2021, le budget pour le développement du projet de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) était estimé à 31 millions d'euros, auxquels devait s'ajouter une somme de 6 millions provenant du plan de relance européen.

Dès lors, quel aura été le coût total de cette application ? Quels sont les moyens déjà utilisés et quels sont les coûts

encore à prévoir en termes de personnel, d'entretien et de communication ?

Madame la Ministre, en juin 2021, vous m'affirmiez que Bruxelles Mobilité et votre cabinet seraient en mesure de nous fournir une ventilation plus précise pour d'autres aspects liés au développement du projet de MaaS dans la Région, comme les hubs de mobilité les parkings de délestage, les trottinettes, l'amélioration des pistes cyclables, etc. Qu'en est-il ?

Je me pose deux questions. D'une part, pourquoi faire développer ce type d'outils par le secteur public, alors que le secteur privé possède souvent une longueur d'avance et des moyens beaucoup plus importants ? D'autre part, qu'en est-il des montants considérables investis par la Région bruxelloise dans l'application liée au développement du projet Smart Move ?

Pour rappel, une demande de financement européen avait été introduite dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience. L'unique condition pour obtenir ce financement de 51 millions consistait à investir les fonds et à lancer une application mobile avant la fin du deuxième trimestre 2022. Était-ce bien la priorité de les injecter dans l'application Smart Move, alors que le projet de MaaS de la STIB était toujours en phase de test ?

¹³⁶⁷ En 2021, vous reconnaissiez d'ailleurs que les deux applications se chevauchaient partiellement.

L'application Move Brussels définitive devait être accessible à tous au printemps 2022, puis fin 2022. Quel est le calendrier actuel ?

Quels sont les résultats des différents tests de la version bêta de l'application ?

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

Nous en avons déjà débattu, mais comment va-t-on évaluer le succès de cette future application ?

Comment fonctionne l'intégration ou le retrait du marché bruxellois des opérateurs de mobilité partagée ?

Comment mieux intégrer les niveaux de paiement ? L'application permettra-t-elle de visualiser les possibilités d'abonnement selon les tarifs des différents opérateurs ?

Un indicateur figurera-t-il dans l'application Move Brussels pour informer les utilisateurs des trajets les plus respectueux de l'environnement ?

Une collaboration avec visit.brussels est-elle envisagée afin d'encourager les futurs visiteurs ?

Waarom laten we de overheid die tools ontwikkelen, als de privésector vaak een voorsprong en meer middelen heeft? Hoe zit het met de aanzienlijke bedragen die het gewest in de Smart Moveapp heeft geïnvesteerd?

Om een bedrag van 51 miljoen euro van de Recovery and Resilience Facility te kunnen krijgen, moest er een applicatie voor het einde van 2022 komen. Is het een prioriteit om die in de Smart Moveapp op te nemen, terwijl het MaaS-project van de MIVB zich nog in een testfase bevindt?

U erkende trouwens vorig jaar dat de apps elkaar deels overlappen.

Move Brussels moest eerst in het voorjaar en daarna eind 2022 beschikbaar zijn. Hoe zit het nu?

Wat hebben de tests met de betaversie opgeleverd?

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

Hoe wordt het succes van de app geëvalueerd? Hoe verloopt de integratie of het verwijderen van aanbieders van deelmobiliteit? Kunnen alle abonnementsformules in de app worden opgenomen?

Krijgen gebruikers het milieuvriendelijkste traject te zien? Wordt er samengewerkt met visit.brussels?

Wat zijn de resultaten van de tests met de Smart Moveapp?

Zijn beide MaaS-apps volledig met Europees geld gefinancierd, zoals de minister van Financiën zei?

L'application Smart Move a, quant à elle, été testée par des volontaires depuis la fin du mois d'août. Quels sont les résultats de ces tests ?

Les fonctionnalités de l'application Smart Move n'auraient-elles pu être intégrées à celle développés par la STIB ? Si non, pourquoi ?

Le ministre des Finances avait indiqué que les deux applications de MaaS seraient entièrement financées par des fonds européens. Cela a-t-il été le cas ?

¹³⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *La STIB a développé l'application de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) en collaboration avec le consortium privé ATOS et Trafi. Trafi est un agrégateur de mobilités actif dans de nombreuses villes internationales.*

L'application MaaS n'a pas vocation à n'être qu'une application à l'usage exclusif de la Région. Le système en arrière-plan, où les données seront collectées, permettra à différents opérateurs d'y greffer leur propre interface utilisateurs MaaS.

L'application a été testée par 1.745 utilisateurs et l'évaluation est positive.

¹³⁷³ *Les testeurs ont particulièrement apprécié de pouvoir planifier, réserver et payer un trajet intermodal par le biais d'une même application.*

Le lancement pour le grand public aura lieu au printemps 2023.

Le marché est en pleine mutation. Les habitudes des usagers ont changé, entre autres depuis la crise sanitaire. Il faut pouvoir s'y adapter facilement et ne pas se limiter aux usagers qui combinent déjà plusieurs modes de déplacement. Il faut

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De voorbije jaren waren er geregeld contacten met andere spelers die actief zijn op het vlak van MaaS, en dit op lokaal en Europees vlak. De MIVB, in haar rol als MaaS-speler, staat altijd open voor samenwerking met spelers die het aanbod en het MaaS-systeem kunnen versterken.

De gewestelijke MaaS-app wordt ontwikkeld door de MIVB, maar wel degelijk in samenwerking met het private consortium ATOS en Trafi. Trafi is actief in vele steden met haar MaaS-app, zoals bijvoorbeeld in Berlijn, München, Bern, Basel, Zürich, maar ook buiten Duitsland, zoals in Southampton, Bogotà, Santiago de Chile. Zij hebben dus ervaring ter zake.

Het is niet de bedoeling dat er enkel een gewestelijke MaaS-app is, er zal ook een back-office zijn, waarbij data zal worden verzameld in een gewestelijk systeem, waarop de verschillende operatoren dan een MaaS-front end kunnen aanbieden. Dat is dus de logica, in navolging van bekende apps zoals Google Maps en Waze. Als de MIVB dus naar een volwaardige MaaS-app wil gaan en zij voldoet aan de gewestelijke privacyvoorwaarden, dan kan zij daar volop voor gaan.

De MaaS-app is niet exclusief, maar ze is wel belangrijk om in het gewest vooruitgang te boeken en voor de klantenbinding van de MIVB. We geloven dus heel sterk in de meerwaarde van een MaaS-app aangeboden door de MIVB.

De MaaS-testapp werd stopgezet op 27 juni 2022, met op dat moment 1745 testers, waarvan 300 tot 400 actieve gebruikers.

De evaluatie van de testfase is positief, hoewel ze voor een groot stuk tijdens de coronaperiode viel. De evaluatie maakt het mogelijk om een aantal bevindingen te integreren in de product-roadmap voor de nieuwe applicatie.

Zo kreeg de MIVB zeer waardevolle informatie van de testers over hun noden met betrekking tot een MaaS-app in een Brusselse context. Opvallend was onder andere dat het openbaar vervoer in grote mate deel uitmaakte van de multimodale ritten en dat ook fietsers en voetgangers Move Brussels gebruikten om zich te laten gidsen. De integratie van digitale functies werd als vernieuwend beschouwd. Verder lieten de testers weten dat ze een brede waaier aan mobiliteitsaanbieders waarderen en dat

s'adresser également aux groupes cibles des automobilistes, qui suivent généralement un parcours bien défini et sont moins enclins à modifier leurs comportements.

het boeken en betalen in een MaaS-app een hoge toegevoegde waarde heeft.

Daarnaast kon in de testfase ook worden samengewerkt met de vele partijen die betrokken zijn bij een dergelijke oplossing. Daaruit is niet alleen technisch geleerd, maar er is ook vertrouwen opgebouwd voor verdere samenwerking bij het ontwikkelen van een MaaS-app.

De lancering van de nieuwe MaaS-app zal in fases gebeuren en start met de testfase voor vrienden en familie. Die zal geleidelijk evolueren naar een lancering voor het grote publiek in de lente van 2023.

De markt is in volle ontwikkeling en de gewoonten van de gebruikers zijn veranderd, onder andere door de covidcrisis. De MIVB stelde dat ook vast tijdens de testfase van Move Brussels. De testgebruikers zochten steeds meer ondersteuning voor het gebruik van actieve modi. De actieve gebruikers en de gebruikers die al verscheidene modi combineren, vaak met het openbaar vervoer, behoren tot de doelgroepen die de MIVB vanaf het begin zal aanspreken.

Een flexibele manier van werken moet ons in staat stellen om ons continu aan te passen aan veranderende verplaatsingsgewoontes, ook in segmenten waar tot nu toe maar heel langzaam gedragsveranderingen te zien waren. Het is de bedoeling om die doelgroepen systematisch aan te spreken. Zo hebben autobestuurders heel vaak een vast patroon. Gedragsverandering is voor hen moeilijker dan voor sommige andere multimodale gebruikers in onze stad.

¹³⁷⁵ *Le coût total du développement de la plateforme et de l'application MaaS est estimé à quelque 35 millions d'euros pour une période contractuelle de 11 ans.*

We schatten het totale kostenplaatje voor de ontwikkeling van de MaaS-app en het platform op ongeveer 35 miljoen euro voor een contractperiode van 11 jaar, met name 3 jaar voor de testfase en 8 jaar voor de nieuwe oplossing. Dit is een zeer ruwe schatting, dat bedrag zal nog worden bijgesteld op basis van de ervaring die we geleidelijk aan opbouwen.

Die kosten omvatten de personeelskosten, de ontwikkelingskosten, het onderhoud van het MaaS-platform en de ontwikkeling van de app, de operationele kosten, de communicatie, de customer care support en nog andere kosten. Ongeveer 67% van de kosten zijn investeringskosten verbonden aan de ontwikkeling en het onderhoud.

¹³⁷⁹ *L'application MaaS de la STIB indiquera l'itinéraire optimal pour un trajet, compte tenu de critères tels que la vitesse, le prix et le respect de l'environnement.*

De MaaS-app die door de MIVB wordt ontwikkeld, zal voor elke weggebruiker de optimale reisweg voor een traject aangeven, rekening houdend met criteria zoals snelheid, prijs, milieuvriendelijkheid en in de toekomst misschien ook fysieke conditie en weersomstandigheden.

L'application Smart Move, quant à elle, vise un autre groupe cible et poursuit un autre objectif. Il s'agit d'un levier fiscal pour réduire la congestion du trafic. L'application s'adresse surtout aux automobilistes qui pourront calculer le montant de la taxe kilométrique en fonction du chemin choisi. Mais l'application leur proposera également d'autres modes de transport.

De Smart Move-app van haar kant is bedoeld voor een andere doelgroep en dient een ander doel. Hier gaat het om een fiscale hefboom om files te verminderen. De app richt zich vooral tot autobestuurders die een route zoeken en met de app kunnen

L'idée est de greffer cette application sur l'arrière-plan de l'application MaaS, tout en lui donnant une interface utilisateurs à part entière, le groupe cible étant différent. Inversement, dès que l'application Smart Move entrera en vigueur, certaines de ses données seront intégrées dans l'application de la STIB. Nous veillerons à intégrer à l'arrière-plan des deux applications tout ce qui peut l'être.

Le fait de disposer de plusieurs applications est tout bénéfique pour l'innovation et la qualité du service.

¹³⁸¹ *(poursuivant en français)*

S'agissant des détails de l'application Smart Move, je vous invite à prendre contact avec M. Sven Gatz.

Les deux applications ont chacune leur public cible. Celui de la future application Smart Move est constitué d'automobilistes. Lorsqu'ils calculeront le coût de leur trajet, nous souhaitons mettre à leur disposition l'offre des autres modes de déplacement.

Les deux applications partagent un arrière-plan commun, mais elles sont néanmoins distinctes, visent des publics différents et ont un calendrier propre.

Le lancement de la phase réservée aux amis et à la famille est prévu pour cet automne. Au printemps, le test s'ouvrira au grand public. L'évaluation de la phase de test en commission peut être planifiée avec la STIB, comme cela a été demandé. J'ai déjà répondu concernant les éléments essentiels de cette évaluation.

Certaines évaluations sont réalisées en continu avec le concours des utilisateurs, de même que les éventuelles adaptations et améliorations. Une nouvelle application doit être adaptable et améliorable. Le secteur de la MaaS est en plein développement. Les échéances ont été décidées en accord avec les différents opérateurs de mobilité et les opérateurs en matière de MaaS.

L'ordonnance relative à la MaaS est, quant à elle, importante pour cadrer les opérateurs. De multiples types de MaaS existent sans que l'on ait besoin d'une ordonnance, mais l'avantage d'une ordonnance est de mieux réguler tout ce qui a trait au partage de données, au principe STOP et à la présentation des éléments.

¹³⁸³ Lorsque, à terme, l'application Smart Move utilisera le back-end du projet de MaaS régional, l'indicateur environnemental fera partie des objectifs, en cohérence avec le plan Good Move.

berekenen hoeveel ze moeten betalen. Wanneer ze hun app openen, krijgen ze ook alternatieve vervoerswijzen aangeboden.

Het idee is om deze gegevens te enten op de back-end van de gewestelijke MaaS-applicatie, maar tegelijk een aparte front-end te ontwikkelen omdat de doelgroep anders is. Het omgekeerde geldt ook: zodra Smart Move in werking is getreden, moeten gegevens uit die app worden opgenomen in de applicatie van de MIVB. De apps worden dus aan elkaar gelinkt. We zullen ervoor zorgen dat wat in de back-office kan worden samengevoegd, samen wordt gevoegd. Toch gaat het, zoals gezegd, om twee aparte applicaties met aparte doelgroepen.

Over meerdere applicaties beschikken komt de vernieuwing en de kwaliteit van de dienstverlening ten goede. Dat is een algemeen geldende regel: waar er meerdere aanbieders zijn, blijft iedereen op scherp staan en vinden alle doelgroepen een aanbod dat bij hen past. Ten overvloede herhaal ik dat de twee apps niet voor hetzelfde publiek bedoeld zijn en dat ze elkaar kunnen aanvullen.

(verder in het Frans)

Voor meer informatie over de Smart Moveapp kunt u bij minister Gatz terecht.

Smart Move wordt ontwikkeld voor automobilisten. Bij de kostprijs van hun traject willen we hen alternatieven aanbieden.

De backend van beide apps is dezelfde, maar ze richten zich tot een andere doelgroep.

In het najaar gaat de test met vrienden en familie van start. In het voorjaar wordt hij opengesteld voor iedereen. Zoals gevraagd kan de testfase met de MIVB in de commissie geëvalueerd worden.

De evaluatie, aanpassingen en verbeteringen gebeuren deels permanent. De deadlines werden afgesproken met de mobiliteitsbedrijven en MaaS-aanbieders.

De MaaS-ordonnantie maakt het gemakkelijker om het delen van gegevens in goede banen te leiden en het STOP-principe op te leggen.

Wanneer de Smart Moveapp uiteindelijk overschakelt op de backend van het gewestelijke MaaS-project, zal er ook een milieu-indicator aan toegevoegd worden.

Une collaboration avec visit.brussels est bel et bien prévue. Les touristes constituent un important public cible, y compris pour le projet de MaaS bruxellois.

Het is ook de bedoeling om met visit.brussels samen te werken.

1385 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Pourquoi ne pas avoir confié le développement de l'interface utilisateurs de l'application de la STIB à un partenaire privé ? Je peux comprendre que pour l'arrière-plan, la STIB ait préféré le faire elle-même.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik begrijp dat de MIVB zich in de eerste plaats op de achterliggende processen heeft geconcentreerd - wat u de back-end noemt - maar er zou dus wel degelijk ook een gebruikersapp komen aan de front-end. Waarom hebt u er niet voor gekozen om de ontwikkeling van die laatste aan een privépartner toe te wijzen? Waarom laat u de MIVB daarin investeren, terwijl er al heel wat apps op de markt zijn?

Certes, la composante fiscale de l'application Smart Move est importante mais, vu le contexte budgétaire difficile, il me semble inutile de développer une application distincte pour cela, même si le public cible est différent.

Kunt u een raming geven van de prijs voor die app?

J'espère qu'avec l'application MaaS, vous ne vous adresserez pas uniquement aux usagers des transports publics ou aux cyclistes.

Het klopt dat de fiscale component in de Smart Move-app belangrijker is, dat is immers een betaalmiddel voor het autogebruik. Het lijkt mij echter overbodig om daar een afzonderlijke app voor te ontwikkelen, ook al verschilt de doelgroep enigszins.

Ik hoop dat u zich met de MaaS-app niet alleen richt op de personen die zich met het openbaar vervoer of de fiets willen verplaatsen. Hij moet aantrekkelijk zijn voor al wie zich wil verplaatsen in ons gewest.

Gezien de budgettaire moeilijke periode waar we doorheen gaan, moet u goed nadenken over welke keuzes u hierin maakt. Uw huidige aanpak roept bij mij vragen op, omdat er al heel wat apps op de markt zijn. Elke nieuwe app brengt hoge ontwikkelingskosten met zich mee. Als u er dan ook nog eens twee laat maken, loopt de prijs snel op.

1387 **M. David Weytsman (MR)**.- Je ne comprends pas l'utilité de prévoir deux systèmes différents, même si j'entends qu'ils ne s'adressent pas aux mêmes publics. Ce qui me choque surtout, c'est la dépense de plusieurs dizaines de millions d'euros. Ne serait-il pas possible de rendre les deux systèmes plus interopérables ? Il serait opportun que M. Gatz et vous-même nous présentent le projet afin que nous jugions de l'efficacité d'une telle dépense.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Waarom zijn er twee dure apps nodig? Kunnen ze niet interoperabel gemaakt worden, vooral op het gebied van betalingssystemen? De gebruiker zou in de apps moeten kunnen betalen en van een maximaal aanbod moeten kunnen gebruikmaken.*

Je vous invite à étudier les éventuels obstacles à une intégration plus poussée des paiements. J'imagine qu'ils sont d'ordre politique et commercial, entre opérateurs, et que des problèmes se posent en matière d'interopérabilité. Que faudrait-il faire ? Visons-nous bien un système de paiement instantané qui permette à l'utilisateur de jouir simultanément d'une offre maximale d'opérateurs ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Ook de front-end van de MIVB-app wordt samen met privépartners ontwikkeld. Het belang van een eigen MIVB-app gaat voor een stuk over klantenbinding en dienstverlening.

1389 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *L'interface utilisateurs comme le reste de l'application de la STIB a été développé en collaboration avec des partenaires privés. Mais il était important pour la STIB d'avoir sa propre application, cela fait un peu partie du service à la clientèle.*

Je kunt je afvragen of je zoiets volledig aan een privébedrijf moet toevertrouwen, maar wij hebben ook voor een eigen MIVB-app gekozen omdat de MIVB vragende partij was. Er is dus een

Le projet MaaS était déjà lancé lorsque l'idée d'une application Smart Move a vu le jour. Nous avons alors étudié les interactions

possibles. Mais je rappelle qu'il s'agit de deux applications différentes.

Certes, l'application MaaS coûte très cher, mais elle s'inscrit dans une durée de onze ans et devra faciliter et renforcer la multimodalité de nos concitoyens qui, souvent, ont tendance à n'employer qu'un seul moyen de transport.

¹³⁹¹ *(poursuivant en français)*

Cela nous ramène aussi à la question de M. Weytsman. Évidemment, la mobilité tout-en-un ne sera un grand succès que lorsqu'il sera possible d'effectuer des paiements instantanés. Ce point essentiel dépend de nombreux éléments, dont l'intérêt commercial. Nous voulons que les paiements soient intégrés à l'application pour permettre à l'utilisateur d'y visualiser l'offre et d'y payer le service. Même sans proposer d'abonnement ou de tickets intégrés pour toute l'offre, pouvoir commander un taxi ou réserver une trottinette et payer le trajet avec l'application simplifie grandement l'opération.

Notre but est d'avancer, par phases, en collaboration avec les partenaires.

L'octroi d'un budget de mobilité est une compétence fédérale, mais l'application pourrait gérer le budget mobilité offert par une entreprise à ses employeurs, ou encore la prime Bruxell'air, par exemple. Pour que ce soit réalisable, il faut cependant que le paiement y soit intégré.

¹³⁹³ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).*- Bruxelles a vraiment besoin d'une application MaaS qui fonctionne bien et j'attends avec impatience le lancement de l'application définitive.

La STIB envisage-t-elle de commercialiser l'application dans laquelle elle a investi ?

¹³⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- Ce n'est pas le but, mais si l'application fonctionne bien, nous pourrions en faire bénéficier la Flandre et la Wallonie.

opportunitésafweging gemaakt. Het gebeurt in samenwerking met de privésector en zonder dat privéspelers van de markt worden geweerd.

De discussie over de Smart Move-app is pas later ontstaan. Het MaaS-project liep al toen het gewest besliste om dat project in te voeren en een app met geïntegreerde begeleiding te ontwikkelen. Op dat ogenblik hebben we bekeken hoe beide logisch kunnen samenwerken. Het zijn echter twee verschillende soorten apps, die naast elkaar kunnen bestaan aangezien ze elk hun meerwaarde hebben.

Het gaat bij de MaaS-applicatie om veel geld, maar ik herhaal dat het over een periode van elf jaar gaat en het helpt om mensen multimodaler te maken. Er valt daardoor veel te winnen, want Belgen en Brusselaars gebruiken vaak maar één verkeersmiddel. Ik geloof heel erg in de mogelijkheden van zo'n MaaS-app die mensen laat kennismaken met verkeersmiddelen waarmee ze niet vertrouwd zijn.

(verder in het Frans)

Ik ben het eens met de heer Weytsman dat de mobiliteitsapps maar een echt succes kunnen worden als we er ook onmiddellijk mee kunnen betalen. Die vereenvoudiging zou een heel vooruitgang zijn. Stap voor stap zetten we vooruit, samen met de partners.

De toekenning van een mobiliteitsbudget is een federale bevoegdheid, maar de app zou nu al kunnen dienen als mobiliteitsbudget van een onderneming aan haar werknemers. Hetzelfde geldt voor de Brussel'Air-premie.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Laat er geen twijfel over bestaan dat ik een groot voorstander van een dergelijke app ben. Ik gebruik er overigens al een aantal. Brussel heeft echt een goed werkende MaaS-app nodig. Ik verheug mij dan ook al op het voorjaar, wanneer de definitieve app zal worden gelanceerd.

De MIVB investeert dus in een app. Kan zij die ook op de markt brengen, of is dat niet de bedoeling?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Dat is momenteel niet de bedoeling. We bekijken wel of het mogelijk is om de app ook in de andere gewesten of andere steden en gemeenten te gebruiken.

Het behoort niet tot mijn basisfilosofie om met een terugverdienmodel te werken en die app op de markt te gaan

1397 **M. David Weytsman (MR)**.- Je n'ai toujours pas compris pourquoi il y avait deux applications. Nous y reviendrons.

Par ailleurs, le budget de mobilité, tel que disposé dans les arrêtés royaux du gouvernement fédéral, ne peut être intégré aujourd'hui dans le système MaaS.

En revanche, l'on parle beaucoup du modèle finlandais d'abonnement intégrant tous les modes de transport : sans préjuger de la facilité de sa mise en œuvre, ni de son effectivité sous cette législature, fixons-nous au moins cet objectif. Chaque Bruxellois sera alors libre de ses choix et ne connaîtra que des contraintes liées non plus à un budget, mais à l'efficacité des modes de déplacement.

1397 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- L'idée est de pouvoir utiliser le budget de mobilité. Pour autant, il ne s'agit pas de créer un abonnement annuel qui, pour 2.000 euros par exemple, intégrerait tout - les parkings, les taxis, etc. - mais d'instaurer un système basé sur une application avec laquelle, grâce à une intervention de 2.000 euros de la part de l'employeur, l'utilisateur pourrait payer un taxi et d'autres modes de déplacement. L'utilisation quotidienne du taxi est en effet autrement plus coûteuse que celle des transports en commun ! Nous sommes cependant d'accord sur la finalité.

1397 **M. David Weytsman (MR)**.- Nous nous rejoignons tout à fait sur le budget de mobilité. Le budget fédéral permettra de mettre en œuvre la MaaS.

Mais au moins pourrions-nous tendre vers le modèle finlandais - et je reviendrai avec des données plus précises à ce sujet -, qui privilégie des abonnements beaucoup plus poussés : ainsi, la formule familiale prévoit évidemment un nombre maximal d'utilisations d'un mode par rapport à un autre. Nous aurons l'occasion de débattre à d'autres reprises de ce projet ambitieux.

- *L'incident est clos.*

1407 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1407 **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,**

1407 **concernant l'accessibilité des trams et bus bruxellois aux PMR.**

1409 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN**

verkopen. Maar als de app goed blijkt te werken, gaan we mogelijk met Vlaanderen en Wallonië overleggen over een uitbreiding.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Ik snap nog altijd niet waarom er twee apps moeten zijn.*

Bovendien kan het federale mobiliteitsbudget momenteel niet in het MaaS-systeem worden opgenomen.

Wij geloven sterk in het Finse model van één abonnement dat alle vervoerswijzen integreert.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Met mobiliteitsbudget bedoelen wij een systeem dat gebaseerd is op een app waarmee de gebruiker, door een bijdrage van de werkgever, verschillende vervoerswijzen zou kunnen betalen, wetende dat een taxi heel wat duurder is dan een ander vervoermiddel.*

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Daar zijn we het mee eens.*

Laten we ondertussen het Finse model voor ogen houden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de toegankelijkheid van de Brusselse trams en bussen voor PBM's.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

1409 **concernant la rentrée de la STIB et l'inclusion des PMR.**

1411 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**

1411 **concernant l'accessibilité de la STIB pour les personnes à mobilité réduite.**

1413 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau de la STIB. J'aimerais revenir sur votre réponse de la mi-juillet 2022 à ma question écrite concernant le suivi de l'accessibilité pour les PMR.

Dans cette réponse, vous disiez que Bruxelles Mobilité, responsable de l'exécution de la ligne 9 et de l'extension vers Roodebeek de la ligne 8, a mis en œuvre la correction des remarques en matière d'accessibilité. Les deux lignes peuvent être considérées comme globalement conformes aux prescriptions initiales relatives à l'accessibilité des arrêts. En ce qui concerne la lacune entre les quais et les véhicules, la ligne 9 est totalement équipée de fusibles de quai, tandis que les arrêts de la ligne 8 en seront progressivement équipés, dans le cadre du déploiement de ces dispositifs sur le réseau des trams.

À la suite de votre réponse, je me suis rendue sur le terrain pour vérifier si la ligne était réellement équipée entièrement de fusibles de quai, et j'ai pu constater que tous les arrêts de la ligne 9 n'étaient pas accessibles. L'arrêt UZ pédiatrie ne l'est pas et, à l'arrêt UZ Brussel, il n'y a pas de bords fusibles tout le long du quai. Dès lors, quand les portes pour les PMR sont à l'avant et à l'arrière, il est impossible pour une PMR d'accéder au tram en question. Il est incompréhensible qu'un arrêt d'hôpital ne soit pas équipé correctement. Il y a aussi des soucis d'aménagement à l'arrêt Hôpital des enfants des lignes de bus 83 et 88. Le trottoir a bien été aménagé, mais en raison de la présence d'une rigole, le bus ne se positionne pas correctement. J'ai aussi constaté d'autres difficultés au niveau du Centre hospitalier universitaire Brugmann.

Les PMR et associations de PMR avec lesquelles je suis en contact, ont personnellement déjà constaté des lacunes sur la ligne 8, plus particulièrement au terminus de Roodebeek où il est difficile d'embarquer et de descendre.

Je reviens très régulièrement sur le sujet, mais des progrès sont encore attendus. Je ne peux concevoir qu'un hôpital ne soit pas accessible aux PMR. Il est temps d'avancer en la matière pour rendre leur liberté de déplacement aux PMR et faire en sorte qu'une consultation médicale ne soit pas un parcours du combattant.

1415 Vous indiquiez dans votre réponse à ma question écrite que les arrêts de la ligne de tram 9 étaient tous accessibles. Or, sur le terrain, il n'en est rien, je l'ai vu de mes propres yeux.

betreffende de terugkeer van de MIVB na de vakantie en de inclusie van de PBM's.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,

betreffende de toegankelijkheid van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Ik verwijst naar uw antwoord van midden juli 2022 op mijn schriftelijke vraag over de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's).*

U zei toen dat dat Brussel Mobiliteit, dat tramlijn 9 aanlegt en tramlijn 8 verlengt tot Roodebeek, het nodige doet om tegemoet te komen aan de opmerkingen inzake toegankelijkheid. Beide lijnen zouden voldoen aan de oorspronkelijke eisen inzake toegankelijkheid van de haltes. Lijn 9 zou volledig uitgerust zijn met aangepaste perronranden, de haltes van lijn 8 worden er geleidelijk mee uitgerust.

Ik heb ter plaatse vastgesteld dat niet alle haltes op lijn 9 vlot toegankelijk zijn. De halte UZ pediatrie is bijvoorbeeld niet toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit en bij de halte UZ Brussel zijn er geen aangepaste randen over de volledige lengte van het perron. Wanneer de deuren voor PBM's zich aan de voor- en achterzijde bevinden, kunnen zij niet op de tram geraken. Het is onbegrijpelijk dat een ziekenhuishalte niet goed is aangepast aan personen met een beperkte mobiliteit. Er zijn ook problemen met het ontwerp van de halte Kinderziekenhuis op buslijnen 83 en 88. Het trottoir is goed aangelegd, maar doordat er een goot ligt, kan de bus daar niet dicht genoeg bij stoppen. Ik stelde andere moeilijkheden vast bij het UVC Brugmann. Ook aan de eindhalte Roodebeek van lijn 8 is het moeilijk in- en uitstappen.

U beweerde in een antwoord op een schriftelijke vraag dat alle haltes van tramlijn 9 toegankelijk zijn voor PBM's, maar dat klopt niet.

Quelles mesures prendrez-vous pour remédier aux carences ?

Comment l'accessibilité des arrêts est-elle évaluée ? Quels contrôles sont effectués et comment ? Quelles mesures sont prises en cas de non-respect ?

Comment expliquez-vous qu'autant d'arrêts desservant des hôpitaux soient difficiles d'accès, voire inaccessibles ?

Quel calendrier suivez-vous pour rendre les arrêts de la STIB accessibles aux PMR ?

¹⁴¹⁷ **M. Jamal Ikazban (PS)**.- Emboîtant le pas aux écoliers et travailleurs, la STIB a également aligné sa rentrée sur le nouveau calendrier scolaire.

Ainsi, dès le 29 août, les fréquences et la capacité de certaines lignes de bus – 20, 60, 71 et 79 – ont été renforcées. La ligne 46 a accueilli des bus supplémentaires sur son tronçon le plus fréquenté.

Nous constatons donc une offre améliorée sur les lignes, de meilleures fréquences, des renforts et de nouveaux horaires. Pour ce qui est du métro, après l'amélioration des fréquences en heures de pointe, entamée au printemps, c'est au tour des horaires en soirée et en matinée d'être optimisés.

Si le site internet de la STIB permet de trouver une série d'informations sur les nouveautés de la rentrée, c'est davantage la question relative à une meilleure inclusion des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le réseau de la STIB qui m'intéresse.

On peut, certes, se féliciter de l'engagement pris par la STIB de rendre son réseau de plus en plus accessible aux PMR. Pour atteindre cet objectif, la STIB travaille en étroite collaboration avec la Commission régionale de la mobilité - section PMR - et en concertation avec le secteur associatif, à savoir le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles et Unia, afin d'améliorer l'égalité des chances et l'autonomie individuelle.

La STIB a mis en place une série de mesures telles que, dans les stations de métro équipées d'ascenseurs, l'assistance gratuite aux personnes qui éprouvent des difficultés à franchir l'espace entre les quais et les rames de métro. Cependant, pour en bénéficier, il faut réserver le service par téléphone ou internet.

De nombreux trams ainsi que tous les bus de la STIB sont à plancher bas et disposent d'un emplacement réservé aux PMR. Des signalétiques renseignent le degré d'accessibilité des arrêts, indiquant si l'embarquement se fait en autonomie ou si l'aide d'une personne est nécessaire.

Il faut aussi parler du TaxiBus, même s'il connaît quelques anomalies de fonctionnement. Il s'agit d'un service collectif de porte-à-porte, à la demande et destiné exclusivement aux personnes porteuses d'un handicap. La gratuité est assurée pour les personnes souffrant de certains handicaps tels que la

Welke maatregelen zult u nemen om de tekorten op te lossen?

Hoe wordt de toegankelijkheid van de haltes beoordeeld? Welke maatregelen worden er genomen als ze niet voldoen?

Hoe verklaart u dat zoveel haltes bij ziekenhuizen moeilijk of niet toegankelijk zijn voor PBM's?

Kunt u de planning om de haltes van de MIVB toegankelijk te maken voor PBM's toelichten?

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Met ingang van het nieuwe schooljaar heeft de MIVB haar dienstregeling aangepast.*

De frequentie en capaciteit van bepaalde buslijnen werden verhoogd. De avond- en ochtenddienstregeling van de metro wordt geoptimaliseerd.

Ik wil het echter hebben over de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk voor PBM's.

De MIVB levert lovenswaardige inspanningen om haar netwerk steeds toegankelijker te maken. Ze werkt hiervoor samen met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en overlegt met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles en Unia.

In metrostations met liften is er gratis assistentie om de ruimte tussen de perrons en de metrostellen te overbruggen. Deze dienst moet echter telefonisch of online worden gereserveerd.

Veel trams en alle MIVB-bussen hebben een verlaagde vloer en beschikken over aangepaste ruimte voor PBM's. Borden geven de mate van toegankelijkheid van de haltes aan.

Ik verwijst ook naar TaxiBus. Dat zijn busjes die uitsluitend bestemd zijn voor mensen met een handicap en kunnen worden gereserveerd om hen te vervoeren. Ze zijn in veel gevallen gratis.

déficience visuelle avec un taux d'incapacité d'au moins 90 % ainsi que pour les chiens guides.

1419 Pour bénéficier de ces services, la PMR doit au préalable compléter des formulaires et, bien entendu, être suffisamment informée de l'existence de ceux-ci.

Ayant déjà vu le désarroi de personnes en fauteuil roulant ou de mamans avec un landau qui se trouvent bloquées parce qu'un ascenseur ou un escalator est en panne, j'aurais voulu connaître les améliorations sur le plan de l'accessibilité des PMR proposées dans le lot des offres de la rentrée de la STIB.

Les PMR sont-elles correctement et suffisamment informées des offres qui les concernent en matière d'accessibilité sur le réseau de la STIB ? Combien de PMR en bénéficient-elles quotidiennement ?

Quelles sont les critiques et les propositions d'amélioration émises par le secteur associatif ?

Qu'est-il mis en place pour assurer une plus grande autonomie aux PMR, afin que ces dernières puissent, comme tout un chacun, se mouvoir comme bon leur semble, sans devoir nécessairement effectuer une réservation ?

1421 **M. David Weytsman (MR).**- Se déplacer est un droit fondamental, mais certains ont malheureusement plus de difficultés que d'autres à en jouir. Les associations assurant la défense des droits des personnes porteuses d'un handicap ou des personnes à mobilité réduite (PMR) répètent pourtant régulièrement que 30 à 40 % de la population bruxelloise appartient à la seconde catégorie.

Après le conflit opposant la Région et les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour cause de handicap, on se souvient du sondage qui établissait que 72 % des PMR considèrent que le plan Good Move complique leur mobilité et que 84 % d'entre elles estiment que les transports publics sont insuffisamment, rarement, voire pas du tout adaptés à leurs problèmes de mobilité. En tant que femmes et hommes politiques, nous devons trouver des solutions à ces problèmes.

Si les associations reconnaissent que la STIB avance dans la bonne direction, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles rappelait quant à lui que « malheureusement, les efforts réalisés ne se ressentent pas encore suffisamment dans les déplacements quotidiens des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Malgré bon nombre de bonnes pratiques en matière de transports inclusifs en Europe (Paris, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Marseille, Lyon, Lille...), le chemin afin de rendre le réseau de transport bruxellois accessible en autonomie semble encore long ».

Dès lors, où en sommes-nous, Madame la Ministre ?

En 2021, 95 arrêts étaient réaménagés, parmi lesquels 37 faisaient partie de la liste des 700 arrêts prioritaires en matière

Om van deze diensten gebruik te kunnen maken, moet de PBM in kwestie vooraf formulieren invullen en uiteraard voldoende geïnformeerd zijn over het bestaan ervan.

Rolstoelgebruikers of moeders met kindwagens worden soms geconfronteerd met kapotte liften of roltrappen. Welke verbeteringen inzake toegankelijkheid voor PBM's stelt de MIVB voor?

Worden PBM's voldoende geïnformeerd over de maatregelen die worden genomen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken? Hoeveel PBM's maken daar dagelijks van gebruik?

Welke kritiek en voorstellen voor verbetering gaven de verenigingen?

Hoe wordt er gezorgd voor meer autonomie voor PBM's, zodat zij zich vlot kunnen verplaatsen zonder dat ze alles op voorhand moeten reserveren?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Zich kunnen verplaatsen is een fundamenteel recht, maar 30 tot 40% van de Brusselse bevolking kan dat recht moeilijker uitoefenen.*

Ongeveer 72% van de PBM's vindt dat Good Move hun mobiliteit bemoeilijkt en 84% van hen vindt dat het openbaar vervoer onvoldoende, zelden of helemaal niet aangepast is aan hun mobiliteitsproblemen.

Volgens het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles zijn de geleverde inspanningen onvoldoende voelbaar in de dagelijkse verplaatsingen van personen met een handicap en PBM's. Het Brussels Gewest heeft nog veel werk om het vervoersnetwerk inclusief en zelfstandig toegankelijk te maken.

Hoever staan we?

In 2021 werden 95 haltes heringericht, waarvan 37 op de lijst stonden van de prioritaire haltes voor toegankelijkheid.

d'accessibilité, ce qui porte le nombre des arrêts aménagés dans cette liste à 73.

¹⁴²³ Lors de ma dernière question sur le même sujet, vous me confirmiez en outre que 22 arrêts de tram avaient été équipés de fusibles de quai en 2021, permettant ainsi aux fauteuils roulants d'accéder aux modèles de trams T3000 et T4000.

Enfin, le projet pilote d'installation de rampes portables dans des trams T4000 était, selon vos dires, un tel succès, qu'une généralisation était envisagée pour tous les trams de modèles T3000 et T4000.

Combien d'arrêts ont-ils été réaménagés à ce jour ? Parmi ceux-ci, combien faisaient partie des 700 arrêts prioritaires ?

Sur la base de l'étude de 2017 visant à obtenir un plan d'action décennal, disposez-vous d'une échéance pour la mise en accessibilité intégrale du réseau de la STIB ?

En parcourant le compte rendu du forum Good Move auquel j'ai eu le plaisir de participer avant l'été, et où vous êtes venue faire une présentation, j'ai noté avec tristesse que, entre 2017 et 2021, nous étions passés de 47 à 51 stations accessibles aux PMR, soit seulement quatre stations supplémentaires en quatre ans. Ce chiffre est-il exact ? Pourquoi cela n'avance-t-il pas plus vite ?

Quand pourrons-nous nous réjouir de la généralisation annoncée des rampes portables dans les trams ?

Pouvez-vous me communiquer le calendrier d'équipement des arrêts de tram de fusibles de quai ?

A-t-on testé un dispositif de fusibles de quai dans le métro ? Qu'est-il prévu relativement à l'adaptation des quais de métro afin de garantir une accessibilité en toute autonomie ?

La STIB et les organismes experts en accessibilité ont-ils convenu d'une collaboration afin que ces derniers soient associés aux différents projets, pour notamment l'élaboration des cahiers des charges, les travaux de construction ou de rénovation d'arrêts et l'achat ou la rénovation du matériel roulant ?

¹⁴²⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je partage vos préoccupations et j'apprécie le fait que nous en parlions régulièrement dans cette commission.

N'oublions pas que chacun d'entre nous peut voir sa mobilité réduite à un moment donné de sa vie, parce que l'on vieillit, on voit moins bien, on se déplace avec une poussette, on s'est cassé une jambe, on souffre d'un handicap... Les personnes à mobilité réduite sont plus nombreuses qu'on ne le croit.

Rendre les arrêts, les stations de métro et les rues plus accessibles n'a de conséquences négatives pour personne. Par contre, en ne tenant pas compte de tous les Bruxellois, nous en privons certains

Na mijn vorige vraag over dit onderwerp bevestigde u dat 22 tramhaltes in 2021 werden uitgerust met perronranden, waardoor de trammodellen T3000 en T4000 toegankelijk zijn voor rolstoelen.

Het proefproject met draagbare oprijplaten in T4000-trams was volgens u zo succesvol dat overwogen werd alle T3000- en T4000-trams daarmee uit te rusten. Wanneer wordt dat gerealiseerd?

Hoeveel haltes zijn er tot nu toe aangepast? Hoeveel daarvan behoorden tot de 700 prioritaire haltes?

Ligt er een termijn vast voor de volledige toegankelijkheid van het MIVB-netwerk?

Uit het verslag van het Good Moveforum blijkt dat het Brussels Gewest tussen 2017 en 2021 van 47 naar 51 voor PBM's toegankelijke stations is gegaan. Waarom gaat het niet sneller?

Wat is de tijdschema voor het uitrusten van tramhaltes met perronranden? Werd het gebruik van perronranden ook getest in de metro? Hoe zullen de metroperrons autonoom toegankelijk worden gemaakt?

Werkt de MIVB voor die projecten samen met experts in toegankelijkheid?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ieder van ons is op een bepaald moment minder mobiel, omdat we ouder worden, minder goed kunnen zien, een been hebben gebroken, een handicap hebben, enzovoort.*

Het toegankelijker maken van haltes, metrostations en straten heeft voor niemand negatieve gevolgen. Het is ook een kwestie van mensenrechten.

De MIVB verbetert haar netwerk systematisch.

Zoals u weet is lijn 9 in twee fasen ontworpen. In de eerste fase, in 2018, werden voor het eerst in Brussel perronranden geplaatst. De belangrijkste problemen daarbij waren de plaatsing ervan

d'une part de liberté. Garantir l'accès à toutes et tous n'est pas un simple avantage, cela relève des droits humains.

Je répondrai à chacune de vos questions en vous indiquant comment la STIB progresse dans l'amélioration systématique de son réseau.

Mme Czekalski m'interroge sur l'accessibilité des arrêts. Comme vous le savez, la ligne 9 a été conçue en deux étapes. La première, en 2018, a été historique pour Bruxelles, car, pour la première fois, des fusibles de quai ont été installés. Ces équipements ont souffert de maladies de jeunesse. Citons essentiellement l'installation sur des bordures chanfreinées et la durabilité améliorable du matériau utilisé.

Concrètement, l'arrêt UZ Brussel est un arrêt mixte bus-tram où il a été nécessaire d'ôter les fusibles en raison d'un problème d'incompatibilité. En effet, les fusibles dégradaient les bus lors des accostages. Le plan de déploiement des fusibles de quai prévoit le remplacement de cette solution d'essai par celle, éprouvée, présentée en juin 2021. Les remplacements auront lieu au plus tard dans le courant du premier semestre 2023.

¹⁴²⁷ Le niveau d'accessibilité de chaque arrêt est évalué par la STIB sur la base de critères objectifs discutés, entre autres, avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles. Vous aurez constaté qu'aucun arrêt de tram n'arbore le logo bleu qui le qualifie d'accessible.

L'été dernier, la STIB a mené, avec Bruxelles Mobilité, un travail préparatoire visant à concevoir le modèle d'information le plus adéquat. Des critères seront proposés au collectif dans le courant de l'automne. Ce travail s'intègre dans le cadre d'Accessitram, un système d'information similaire à celui appliqué au bus. Je rappelle que les 56 lignes du réseau de bus de jour bénéficient du système d'information Accessibus depuis la fin de l'année 2021.

Les arrêts du réseau sont progressivement aménagés de manière à les rendre accessibles. Certains font l'objet d'un plan d'intervention dans le cadre du plan stratégique de mise en accessibilité ; d'autres seront réaménagés à une autre occasion. Certaines communes, par exemple, aménagent les arrêts lors de travaux de voirie.

La STIB s'engage à communiquer petit à petit le niveau d'accessibilité de ses arrêts de tram à la clientèle. La communication sur l'accessibilité des arrêts de bus est généralisée dans le cadre d'Accessibus. Sur les lignes concernées, cette information est disponible, tant en amont du voyage, sur le site internet et l'application, que pendant le voyage, sur les écrans à bord du véhicule et les plaques d'arrêt.

Lorsque l'arrêt est conforme aux normes fixées et est accessible en toute autonomie, le logo est bleu. Quand un ou plusieurs éléments posent un problème, un logo orange est utilisé. Enfin, lorsqu'un ou plusieurs éléments rendent l'arrêt inaccessible, il n'y a pas d'information.

op afgeschuinde stoepranden en de duurzaamheid van het materiaal.

Bij bus-tramhalte UZ Brussel moesten de perronranden worden verwijderd, omdat ze de bussen beschadigden. In juni 2021 werd beslist de tijdelijke oplossing uiterlijk in de eerste helft van 2023 te vervangen.

De MIVB evalueert de toegankelijk van de haltes volgens criteria die zijn besproken met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles. Geen van de tramhaltes heeft het blauwe toegankelijkheidslogo.

Afgelopen zomer hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit voorbereidingen getroffen om een informatiemodel te ontwerpen. De criteria zullen in het najaar aan het collectief worden voorgesteld. Dit werk kadert in Accessitram, een informatiesysteem vergelijkbaar met dat voor de bus.

De haltes van het netwerk worden geleidelijk toegankelijk gemaakt.

De MIVB verbindt zich ertoe de toegankelijkheid van haar tramhaltes geleidelijk aan de klanten mee te delen. De communicatie over de toegankelijkheid van bushaltes wordt veralgemeend in het kader van Accessibus. Op de betrokken lijnen is deze informatie beschikbaar zowel vóór de reis, op de website en in de app, als tijdens de reis, op de schermen in het voertuig en op de halteborden.

Als de halte aan de normen voldoet en volledig autonoom toegankelijk is, is het logo blauw. Zijn er nog problematische elementen, dan is het logo oranje. Is de halte ontoegankelijk, dan is er geen informatie.

Het strategisch toegankelijkheidsplan voorziet in de volledige herinrichting van minsten vijftig haltes per jaar. Dit minimum is de voorbije jaren ruimschoots overschreden.

Dans le même temps, le plan stratégique de mise en accessibilité prévoit le réaménagement complet d'au moins 50 arrêts par an. Ce minimum a largement été dépassé les années écoulées.

¹⁴²⁹ En ce qui concerne les hôpitaux, le plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB, établi après une large concertation, prévoit d'améliorer l'accessibilité sur l'ensemble du territoire régional, plutôt que de se focaliser sur des lignes ou des pôles particuliers.

Concrètement, une liste de points d'arrêts identifie environ 700 pôles prioritaires, parmi lesquels plusieurs hôpitaux, ainsi que des services publics et, évidemment, les arrêts les plus fréquentés du réseau.

Pour le calendrier, la mise en œuvre progressive du plan stratégique de mise en accessibilité s'échelonne jusqu'à 2030.

Pour répondre à M. Ikazban, la rentrée n'a pas apporté d'amélioration particulière aux réseaux réguliers, les améliorations étant plutôt le fruit de la mise en œuvre progressive des mesures planifiées. En revanche, TaxiBus, l'offre spécialisée réservée aux personnes handicapées, a été adaptée de manière à continuer à servir les voyageurs malgré la pénurie de chauffeurs de taxis. La présente commission a récemment débattu des difficultés qui affectent lourdement ce service, basé sur une flotte de douze minibus complétée par des taxis de chez Taxis verts et Victor Cab, avec lesquels un contrat a été conclu à cette fin.

La pénurie a comme conséquence directe d'importants retards pour les clients en situation de handicap. La STIB a été contrainte de revoir le fonctionnement des réservations, de manière à respecter les engagements pris lorsqu'une réservation est enregistrée. Avant cette situation, toutes les commandes pouvaient être honorées sans limite. Aujourd'hui, il est possible que les clients se voient proposer une heure de prise en charge différente de celle souhaitée.

Parallèlement, le système d'information a été revu pour éviter qu'en cas de retard d'un taxi, le client concerné ne passe un temps indu au téléphone pour obtenir des renseignements. L'augmentation du nombre de chauffeurs de taxi devrait permettre de résoudre ce problème.

¹⁴³¹ En ce qui concerne la communication, la STIB a dédié une page de son site à l'accessibilité et a rédigé un guide du voyageur en situation de handicap, disponible à la fois en ligne et dans le réseau de vente. Par ailleurs, le département accessibilité de la STIB répond le plus souvent possible aux sollicitations qu'il reçoit.

Quant au nombre de voyageurs, la STIB en transporte chaque jour un million. Or, les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 40 % de la population, ce qui est beaucoup plus élevé que ce que l'on ne pourrait imaginer.

Au sujet des critiques, la STIB travaille en concertation avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) qui a

Het strategisch plan voor toegankelijkheid van de MIVB voorziet in een verbetering van de toegankelijkheid in het hele gewest. Er is een lijst van ongeveer 700 prioritaire haltes, waaronder haltes aan ziekenhuizen en openbare diensten en de drukste haltes. Het plan wordt geleidelijk uitgevoerd tussen nu en 2030.

TaxiBus werd aangepast, zodat deze dienst ondanks het tekort aan chauffeurs toch passagiers met een handicap kan blijven bedienen.

De MIVB moet het reservatiesysteem herzien en haar verbintenissen nakomen, als er een reservatie wordt gemaakt. Vandaag is het mogelijk dat klanten een ander afhaltijdstip krijgen aangeboden dan zij wensen.

Tegelijk werd het informatiesysteem herzien, opdat de klant bij vertraging van een taxi niet onnodig lang aan de telefoon hangt om informatie krijgen. De toename van het aantal chauffeurs zou dit probleem moeten oplossen.

Wat de communicatie betreft, heeft de MIVB op haar website een pagina gewijd aan toegankelijkheid en stelde ze een gids voor gehandicapte reizigers op, die zowel online als in het verkoopnet beschikbaar is. De dienst toegankelijkheid van de MIVB beantwoordt zo vaak mogelijk de aanvragen.

De MIVB vervoert dagelijks 1 miljoen passagiers. Personen met beperkte mobiliteit (PBM's) vertegenwoordigen maar liefst 30 tot 40% van de bevolking.

Het Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het strategisch toegankelijkheidsplan van de MIVB en maakt deel uit van de stuurgroep die toeziet op de uitvoering ervan. De vooruitgang

pour mission de défendre les droits des personnes handicapées. Ce collectif a largement contribué à l'établissement du plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB et participe très activement au pilotage de sa mise en œuvre, notamment au sein d'un groupe de travail sur l'accessibilité présidé par Bruxelles Mobilité. S'il est de notoriété publique que le Cawab aimerait ne plus devoir mener de travaux de mise sous pression de multiples institutions pour que l'ensemble du réseau soit accessible aux PMR, nous constatons que les avancées permises tant par Bruxelles Mobilité que par la STIB sont le plus souvent saluées par l'association.

Les détails sur les propositions d'amélioration, les projets et les mesures prises sont disponibles dans le plan stratégique de mise en accessibilité, annexé au contrat de service public qui lie la STIB à la Région bruxelloise.

En ce qui concerne les chiffres, la STIB s'est engagée à réaménager au moins 50 arrêts par an et a respecté chaque année cet engagement. En effet, en 2019, 64 arrêts ont été réaménagés. En 2020, 71 arrêts l'ont été, dont 36 issus de la liste des arrêts prioritaires. Enfin, en 2021, 95 arrêts ont été réaménagés, dont 37 figurant sur cette même liste.

¹⁴³³ Comme expliqué en commission, le plan prévu sur dix ans intègre le réaménagement d'au moins 50 arrêts par an - en réalité, entre 60 et 90 -, choisis en fonction de l'évolution du réseau et, autant que possible, parmi une liste de 700 arrêts prioritaires.

En parallèle, les systèmes d'information de la clientèle évoluent eux aussi. Notons à ce sujet que la STIB, qui avait promis de déployer Accessibus sur l'ensemble de son réseau pour la fin de l'année 2021, a tenu ses engagements.

Pour être précis, sur les 47 stations du réseau du métro et prémétro considérées comme accessibles en 2017, quatre ne l'étaient que partiellement. Durant ces quatre dernières années, la finalisation complète de la mise en accessibilité de ces stations a aussi été réalisée.

Le travail restant à effectuer pour compléter la mise en accessibilité totale du réseau du métro et prémétro prend en effet plus de temps, tenant compte des contraintes techniques et urbanistiques.

En résumé, les premières stations qui ont été transformées, accessibles aujourd'hui, sont celles qui étaient les plus faciles à adapter au niveau de ces deux aspects. Il reste donc les stations plus compliquées à modifier, par exemple Parc, située dans une zone classée au niveau urbanistique.

Actuellement, la mise en accessibilité de toutes les dernières stations est à l'étude ou en exécution, à l'exception de Gare du Nord, station liée au projet du centre de communication Nord.

L'aménagement progressif de la flotte des 150 trams de modèle T3000 concernés devrait se terminer d'ici fin 2024.

die door Brussel Mobiliteit en de MIVB wordt geboekt, wordt door het collectief meestal toegejuicht.

Details over de voorgestelde verbeteringen, projecten en maatregelen vindt u in het strategisch plan voor toegankelijkheid.

De MIVB heeft zich ertoe verbonden minstens vijftig haltes per jaar aan te passen. In 2019 werden 64 haltes aangepast. In 2020 waren dat er 71, waarvan 36 uit de prioriteitenlijst. In 2021 werden er 95 haltes aangepast, waarvan 37 uit de prioriteitenlijst.

De haltes worden aangepast naargelang de ontwikkeling van het net en voor zover mogelijk uit de lijst van 700 prioritaire haltes gekozen.

Tegelijk evolueren ook de klantinformatiesystemen. De MIVB kwam haar belofte na om Accessibus tegen eind 2021 op het hele netwerk in te voeren.

Van de 47 stations van het metro- en premetronet die in 2017 toegankelijk werden geacht, waren er vier slechts gedeeltelijk toegankelijk. In de afgelopen vier jaar zijn ook die vier volledig toegankelijk gemaakt.

De werken om de totale toegankelijkheid van het metro- en premetronet te voltooien vergen meer tijd, wegens technische en stedenbouwkundige beperkingen.

Momenteel wordt de toegankelijkheid van alle resterende stations bestudeerd of uitgevoerd, met uitzondering van de halte Noordstation, die gekoppeld is aan het project Communicatiecentrum Noord.

Tegen eind 2024 moeten de 150 T3000-trams aangepast zijn.

Het tienjarenplan betreft ofwel een volledige herinrichting ofwel lokale ingrepen ter hoogte van de tweede tramdeur. Ik kan daarvoor nog geen planning geven.

Voor het systeem met de perronranden betekende de komst van de nieuwe M7-metrotrein een keerpunt inzake toegankelijkheid. Rolstoelgebruikers zijn blij dat ze in stations die door deze voertuigen worden aangedaan, zelfstandig kunnen gebruikmaken van de metro.

Pour rappel, le plan de déploiement réparti sur dix ans se déroulera soit sous la forme d'un réaménagement complet, soit sous la forme d'interventions locales à hauteur de la seconde porte des trams. Il n'est pas possible de communiquer un calendrier précis de ces adaptations.

Pour le dispositif de fusibles de quais, l'arrivée du nouveau modèle de rames de métro M7 a amorcé un tournant dans la prise en considération de l'accessibilité de ce système de transport lourd. En témoignent les clients en fauteuil roulant, qui se réjouissent de pouvoir prendre le métro de façon autonome dans de nombreuses stations desservies par ces véhicules.

Sur la base de cette expérience, la STIB étudie un plan d'adaptation de sa flotte afin d'organiser une cohérence de service à destination des personnes en fauteuil roulant. Ce projet à large échelle a un calendrier calqué sur le plan stratégique et doit se terminer d'ici 2030.

La technique des fusibles conçue pour le réseau de tramways n'a pas encore été transposée au réseau de métro. Le projet est à l'étude.

¹⁴³⁵ Concernant la convention, la STIB dispose depuis 2009 d'un département d'experts en accessibilité qui est venu vous présenter ses travaux lors d'une réunion de commission spéciale.

La transversalité de la thématique et la gouvernance du plan stratégique de mise en accessibilité imposent que l'accessibility manager de la STIB s'appuie sur un réseau de personnes référentes au sein de différents départements de l'entreprise.

En outre, au travers de son département spécialisé en accessibilité, la STIB entretient une concertation transparente avec le Cawab depuis 2014.

(Madame Carla Dejonghe, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

¹⁴³⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je suis revenue sur le sujet, car les réponses du gouvernement ne collaient pas à la réalité ! Ce n'est certainement pas la dernière fois que nous vous interrogerons à ce propos.

En juin dernier, vous affirmiez que tous les arrêts de la ligne 9 étaient accessibles. Aujourd'hui, vous parlez de maladies de jeunesse, d'usure et reconnaissez que des améliorations sont à apporter.

Ces améliorations s'imposent en effet, car, au final, ce sont les PMR qui sont pénalisées ! Elles se rendent en tram dans les hôpitaux et sont dans l'impossibilité de sortir du tram en raison de problèmes de lacunes. En outre, un manque de concordance dans les signalements est à déplorer, des logos bleus devraient être orange, etc.

La communication reste donc essentielle. Privilégions les lieux comme les hôpitaux et les écoles. Mon groupe est en contact avec

De MIVB bestudeert nu een plan om haar vloot aan te passen en een consistente dienstverlening voor rolstoelgebruikers te organiseren. Dat grootschalige project zou tegen 2030 voltooid moeten zijn.

De voor het tramnet ontwikkelde perronrandentechnologie werd nog niet toegepast op het metronet, maar wordt wel bestudeerd.

De MIVB heeft sinds 2009 een toegankelijkheidsdienst.

De toegankelijkheidsmanager van de MIVB doet een beroep op een netwerk van referentiepersonen binnen de verschillende diensten van de onderneming.

De MIVB voert sinds 2014 ook transparant overleg met het Cawab.

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

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben op dit thema teruggekomen, omdat de antwoorden van de regering niet strookten met de realiteit!*

In juni beweerde u dat alle haltes van lijn 9 volledig toegankelijk waren. Vandaag erkent u dat er verbeteringen nodig zijn.

Uiteindelijk zijn het personen met een beperkte mobiliteit die de pineut zijn! Zij geraken niet uit de tram, als ze aankomen aan het ziekenhuis. Bovendien geven de borden niet de werkelijke toestand van de haltes weer. Zo zouden blauwe logo's oranje moeten zijn enzovoort.

Communicatie is essentieel. Laten we ons richten op veel bezochte plaatsen zoals ziekenhuizen en scholen, want er is nog veel werk.

les acteurs de terrain. Nous vivons notre ville à 300 %. Il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine en Région bruxelloise. Je vous remercie de réaliser le suivi nécessaire.

1441 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Il est difficile de creuser plus avant un sujet dans le cadre d'une question orale. Nous y reviendrons probablement.

Même s'il reste encore du chemin à parcourir, on ne peut pas dire que la STIB ne fait rien. Le fait que la STIB travaille en collaboration avec les opérateurs incontournables que sont le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles et Unia est très positif. D'autant qu'il ressort des statistiques d'Unia relatives à la discrimination qu'après les discriminations raciales, ce sont celles liées aux handicaps qui sont les plus nombreuses.

Chacun doit bien s'imprégner de cette réalité et prendre conscience des efforts qu'il reste à accomplir pour permettre une réelle inclusion des personnes porteuses d'un handicap.

1443 **M. David Weytsman (MR).**- Concernant l'accessibilité des stations, les derniers chiffres dont nous disposons datent du forum Good Move dans le cadre duquel vous avez fait une présentation. J'ai suivi une partie des travaux à l'époque. Il est décevant de constater qu'en quatre ans, nous n'avons rendu que quatre stations plus accessibles. Je ne crois pas vous avoir entendue sur les mesures à prendre pour accélérer le processus. Quelles évolutions pouvons-nous attendre ?

1443 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On me reproche tantôt un temps de réponse trop long et de donner trop d'informations, tantôt de ne pas être exhaustive. Je vous invite à me faire parvenir une question écrite si vous désirez obtenir davantage de détails.

1443 **M. David Weytsman (MR).**- Il n'y a aucun souci. La question que je vous pose était déjà reprise dans celle que je vous ai fait parvenir il y a trois mois.

1443 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous pouvez revenir vers moi tous les trois mois, mais nous parlons d'un programme étalé sur dix ans.

- *Les incidents sont clos.*

1453 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

1453 **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,**

1453 **concernant le bus électrique 33, une magnifique opportunité trop peu exploitée.**

1455 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le bus de la ligne 33 est un bus électrique, de dimension réduite, dont le parcours relie le haut et le bas de la ville en traversant le piétonnier. Au départ de

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Hoewel er nog veel werk is, kunnen we niet zeggen dat de MIVB niets doet. Het is positief dat de MIVB samenwerkt met het Cawab en Unia. Uit statistieken blijkt immers dat, na rassendiscriminatie, discriminatie in verband met handicaps het meest voorkomt.*

Iedereen zou zich van de situatie bewust moeten zijn.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Het is teleurstellend dat we in vier jaar tijd slechts vier haltes toegankelijker hebben gemaakt. Welke ontwikkelingen mogen we verwachten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik nodig u uit een schriftelijke vraag in te dienen, als u meer details wenst.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De vraag die ik u stel stond al in de vraag die ik u drie maanden geleden stuurde.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U kunt elke drie maanden een update vragen, want dit is een plan dat over tien jaar gespreid is.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG 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 elektrische bus 33, een geweldige kans die te weinig benut wordt.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Op lijn 33 rijdt een kleine elektrische bus van de boven- naar de benedenstad en doet daarbij ook de voetgangerszone aan. Het*

la place Louise, il descend vers le palais de justice et la place du Grand Sablon, passe par la Bourse et la place Saint-Géry, et termine son parcours place du Nouveau Marché aux grains. Dans le sens inverse, il remonte vers la place Anneessens, la rue César Depaepe et la place de la Chapelle, la place Royale, la rue de Namur et la porte de Namur.

Il s'agit de l'unique moyen de transport public permettant aux habitants du centre-ville, mais aussi aux touristes et aux personnes qui travaillent ou font leurs courses dans ces quartiers, de traverser la ville d'un bout à l'autre avec fluidité, rapidité et confort, dans le silence et sans générer de pollution.

La fréquentation de la ligne de bus 33 semble connaître un succès mitigé. J'y vois pour ma part une explication liée à sa fréquence de passage, trop faible à mon estime : un bus toutes les vingt minutes.

À l'heure de la mise en œuvre du nouveau plan de circulation dans le Pentagone, ce bus qui le traverse d'ouest en est, desservant treize arrêts, offre pourtant une belle occasion de promouvoir d'autres modes de déplacement que la voiture, notamment le vélo et la trottinette. Ceux-ci ne constituent cependant pas nécessairement une solution pour toutes et tous, et ce pour de multiples raisons.

Quinze minutes de temps de parcours de terminus à terminus, avec une desserte vers les principales zones commerçantes et touristiques du centre-ville, permettent de réconcilier travailleurs et touristes, riverains et visiteurs intermittents. C'est bon pour la mobilité, c'est bon pour le tourisme et c'est aussi bon pour nos commerçants.

Un allongement de son tracé jusqu'à la porte de Flandre permettrait de relier la ligne de bus 33 à la ligne de tram 51 qui traverse les communes d'Uccle, Saint-Gilles, Molenbeek-Saint-Jean et Jette, et de rejoindre l'hôpital Brugmann.

¹⁴⁵⁷ La STIB dispose-t-elle de données relatives à la fréquentation de la ligne de bus 33 ? Le cas échéant, quelles sont-elles ? À quels éléments imputez-vous le succès mitigé qu'elle semble rencontrer ?

Dans le cadre de l'entrée en vigueur du nouveau plan de circulation au centre-ville, estimez-vous que la ligne de bus 33 mérite une attention et une promotion particulières, sachant qu'elle relie le haut et le bas de la ville, que ses véhicules ont une taille idéale pour parcourir des zones touristiques et fortement urbanisées, qu'ils sont électriques, silencieux, et dès lors également appropriés aux dites zones ?

Que pensez-vous de l'idée de prolonger le tracé de la ligne 33 jusqu'à la porte de Flandre, afin de lui assurer une connexion avec le tram 51 ?

¹⁴⁵⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La ligne 33 figure effectivement parmi les lignes les moins fréquentées du réseau de la STIB. Cela s'explique par son parcours très spécifique, la

is momenteel de enige openbaarvervoerlijn waarmee reizigers het stadscentrum vlot, comfortabel, in stilte en zonder vervuiling kunnen doorkruisen.

De buslijn wordt echter maar weinig gebruikt. Volgens mij komt dat doordat de bus slechts om de twintig minuten rijdt.

Nu het nieuwe verkeersplan in de Vijfhoek wordt ingevoerd, dient zich een uitstekende gelegenheid aan om de bus te promoten als alternatief voor de wagen. Je kan er snel de belangrijkste winkel- en toeristengebieden in het centrum mee bereiken en dat is interessant voor bewoners, bezoekers, werknemers en toeristen en dat komt de mobiliteit en de economie ten goede.

Als we buslijn 33 doortrekken tot de Vlaamsepoort, zouden we bovendien een verbinding creëren met tramlijn 51, die door Ukkel, Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek en Jette rijdt en het Universitair Verplegingscentrum Brugmann aandoet.

Heeft de MIVB gegevens over het gebruik van buslijn 33? Hoe verklaart u het beperkte succes?

Vindt u dat buslijn 33 in het kader van het nieuwe verkeersplan voor het centrum bijzondere aandacht en promotie verdient?

Wat vindt u van het idee om de lijn te verlengen tot de Vlaamsepoort en haar zo te verbinden met tramlijn 51?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Lijn 33 is een van de minst gebruikte lijnen van het MIVB-net wegens de zeer specifieke route, de aard van de verbinding en de*

nature de sa desserte et une fréquence assez basse. Par ailleurs, cette ligne a été mise en service peu de temps avant la pandémie. Or son principal objectif est de relier les quartiers commerçants du haut et du bas de la ville sans devoir faire un détour par le métro ou le tram, objectif qui a été mis à mal pendant les périodes de fermeture des commerces.

Le parcours de la ligne 33 ne permet pas d'y faire circuler des bus de taille normale. Seuls les midibus de neuf mètres de long peuvent y circuler. Les aménagements mis en œuvre le 16 août dans le cadre de la maille Good Move ont permis de la doter de ses premiers sites protégés : rue Antoine Dansaert, rue Van Artevelde, rue de la Grande Île et rue de la Chapelle. La STIB examinera si ces aménagements permettent de diminuer le temps de trajet sur la ligne, actuellement de 21 minutes entre Dansaert et Louise. Il s'agit d'un parcours très sinueux et le passage à travers ou à proximité de la zone piétonne implique une circulation à vitesse très réduite. S'il ressort de ces analyses que le temps de parcours a diminué, la fréquence sera adaptée.

L'extension vers la Petite ceinture ouest a déjà été examinée. Si l'idée est séduisante, elle se heurte toutefois à une difficulté pratique, à savoir l'impossibilité de trouver un lieu de retournement adéquat et un terminus à la porte de Flandre ou à proximité immédiate. En outre, tout allongement du parcours, alors que le parc est figé, s'effectuera nécessairement au détriment de la fréquence de passage, ce qui n'est pas souhaitable. Il semble préférable de se concentrer en premier lieu sur la possibilité de gagner du temps de trajet sur le parcours existant et d'augmenter la fréquence.

¹⁴⁶¹ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Un commentateur sportif a récemment déclaré que pour se rendre en voiture de la rue Antoine Dansaert au Sablon, il avait dû, contraint par le plan en vigueur dans le Pentagone, passer par la place de l'Yser, le Botanique et Madou, qualifiant au passage Bruxelles de « pauvre ville triste ». Si ce commentateur motorisé avait garé sa voiture au parking Dansaert et avait emprunté le bus 33 dont un arrêt est situé juste devant, il aurait mis environ huit minutes pour parcourir ce trajet en toute tranquillité, de façon pratique, écologique et agréable, en profitant au passage de la vue sur les nombreux points d'intérêt qui jalonnent le parcours.

Je peux entendre certaines remarques sur la mise en œuvre du plan Good Move dans le Pentagone, en particulier de la part des livreurs, des commerçants ou du personnel des soins de santé à domicile. Je peux aussi m'interroger sur la pertinence de la simultanéité de son entrée en vigueur avec les travaux dans le tunnel Trône.

Il n'en demeure pas moins que lorsque les options alternatives à la voiture s'adresseront à tous les usagers, quelles que soient leurs caractéristiques - pas seulement les grands marcheurs, pas seulement les cyclistes, pas seulement les adeptes de trottinettes partagées - et que ces options seront efficaces, les transferts modaux s'effectueront en douceur, avec un sentiment

lage frequentie. De lijn werd overigens kort voor de pandemie in gebruik genomen en toen de winkels wegens de lockdowns moesten sluiten, verloor buslijn 33 natuurlijk een groot deel van haar potentiële gebruikers.

De route is enkel geschikt voor kleinere bussen. Midden augustus werden er in het kader van Good Move een aantal aanpassingen aangebracht en sindsdien beschikt de lijn op een aantal plekken over een eigen bedding. De MIVB zal onderzoeken of daarmee de reistijd van ongeveer 21 minuten kan verkort worden, want dat zou betekenen dat ook de frequentie kan worden aangepast.

Een verlening tot het westelijke deel van de Kleine Ring werd al onderzocht. Daarbij bleek het onmogelijk om een geschikt keerpunt en eindpunt te vinden nabij de Vlaamsepoort. Een verlenging van het traject zou ook ten koste gaan van de frequentie. Daarom streven we in de eerste plaats naar een kortere reistijd en een hogere frequentie.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Het volstaat soms om je auto te parkeren en over te stappen op het openbaar vervoer om verkeersproblemen te vermijden.*

Ik heb wel begrip voor sommige kritiek over de uitvoering van het Good Move-plan in de Vijfhoek. Die komt vooral van leveranciers, winkeliers en thuiszorgpersoneel. Ik vraag me ook af waarom er gelijktijdig werkzaamheden in de Troontunnel worden uitgevoerd.

Als er doeltreffende alternatieven voor de auto zijn voor alle gebruikers, en dus niet enkel voor fervente stappers, fietsers of deelstepgebruikers, zal de modal shift soepel verlopen en onomkeerbaar worden.

de facilité et de confort qui rendra la transition agréable et surtout irréversible.

¹⁴⁶³ Ceux qui seront séduits par ces solutions n'auront plus la tentation de se rendre d'un point à l'autre en voiture. La piste qui consiste à rendre cette ligne plus attractive pour les résidents, les travailleurs, les touristes et les commerçants, en augmentant sa fréquence, ne demande à la STIB qu'un minimum d'investissement. Je vous exhorte à l'exploiter.

- *L'incident est clos.*

Wie dan eenmaal een keuze heeft gemaakt voor de alternatieven, zal niet langer geneigd zijn de auto te nemen. Lijn 33 aantrekkelijker maken door de frequentie ervan te verhogen, vergt slechts een minimale investering van de MIVB.

- *Het incident is gesloten.*