



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 24 OKTOBER 2023**

ZITTING 2023-2024

**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 24 OCTOBRE 2023**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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

betreffende de afbraak, werkzaamheden en wederopbouw van het Zuidpaleis.

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 6

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

en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,

betreffende de recente berichten over de financiering van metro 3 en de impact hiervan op de realisatie van het project.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 13

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

betreffende het overheidsproject voor de herinrichting van de Louizalaan.

Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti 17

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

SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 6

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

concernant la démolition, les travaux et la reconstruction du palais du Midi.

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 6

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 Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la transition économique et de la recherche scientifique,

concernant les récentes annonces relatives au financement de la ligne de métro 3 et leur incidence sur la réalisation du projet

Question orale de M. David Weytsman 13

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

concernant le projet gouvernemental de réaménagement de l'avenue Louise.

Question orale de M. Tristan Roberti 17

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

betreffende het omvormen van buslijn 95 tot een tramlijn en de gevolgen daarvan voor de verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum.

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 ingebruikname van de MaaS-app Floya.

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

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 aanleg van 25.000 parkeerplaatsen op overstapparkings in en rond Brussel.

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Leila Agic (PS)

Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)

concernant la tramification de la ligne 95 et ses conséquences sur la liaison entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville.

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein

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

concernant la mise en service de l'application mobile MaaS Floya.

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels)

M. David Weytsman (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein

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

concernant la création de 25.000 places de stationnement au sein de parkings de transit dans et autour de Bruxelles.

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Leila Agic (PS)

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	41	Question orale de M. Jamal Ikazban	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het schrappen van taxistandplaatsen voor het Sint-Jansziekenhuis bij het Rogierplein.		concernant la disparition d'emplacements de taxi devant l'hôpital Saint-Jean à la place Rogier.	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	45	Question orale de M. Sadik Köksal	45
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de toestand van de Albertbrug.		concernant l'aménagement du pont Albert.	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	47	Question orale de M. Sadik Köksal	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de luchthaventram.		concernant le 'luchthaventram', le tram vers l'aéroport de Bruxelles National.	

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

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

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

1105 betreffende de afbraak, werkzaamheden en wederopbouw van het Zuidpaleis.

concernant la démolition, les travaux et la reconstruction du palais du Midi.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

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

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

1105 en aan mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Economische Transitie en Wetenschappelijk Onderzoek,

et à Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la transition économique et de la recherche scientifique,

1105 betreffende de recente berichten over de financiering van metro 3 en de impact hiervan op de realisatie van het project.

concernant les récentes annonces relatives au financement de la ligne de métro 3 et leur incidence sur la réalisation du projet

1107 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- Enkele maanden geleden besliste u dat een deel van het Zuidpaleis afgebroken en heropgebouwd moet worden om de werken aan metrolijn 3 voort te kunnen zetten. Dat is een politieke keuze, want er waren andere oplossingen mogelijk.

M. David Weytsman (MR).- Vous avez décidé il y a quelques mois de procéder à la démolition-reconstruction du palais du Midi dans le cadre des travaux de la ligne 3 du métro. Je souhaiterais connaître l'état de la question sur l'organisation de ces travaux de démolition et la reconstruction potentielle du palais du Midi.

Wie voert de afbraak uit? Moet u daarvoor een nieuwe openbare aanbesteding uitschrijven? Wat is het tijdschema en hoeveel bedragen de kosten voor die ingreep?

C'est là un choix éminemment politique de la Ville de Bruxelles et du gouvernement bruxellois. Nous savons aujourd'hui que d'autres solutions étaient possibles, nous en avons débattu en commission.

Hoeveel ton materiaal en puin moet er verwijderd worden en wat zijn de gevolgen voor de bewoners en de handelaars in de buurt?

J'aimerais recevoir des informations supplémentaires sur ce choix de démolition du palais du Midi et ses conséquences concrètes sur les riverains et les commerçants du quartier.

Wie zal de werken uitvoeren voor de heropbouw van de tunnel onder het Zuidpaleis? Moet u daarvoor een nieuwe aanbesteding uitschrijven? Wanneer zal de vergunningsaanvraag worden ingediend? Hoeveel zal die ingreep kosten? Wat heeft de MIVB daarbij te winnen, aangezien er naar het schijnt geen gebruik wordt gemaakt van jetgrouting?

Qui va procéder à la démolition du palais du Midi ? L'information est importante, vu l'accord que les services de la STIB semblent avoir trouvé avec le consortium.

Wie zal het Zuidpaleis opnieuw opbouwen? Wat is het tijdpad en hoeveel bedragen de kosten? Hebt u daarover een akkoord bereikt met de stad Brussel?

Devez-vous procéder à un nouveau marché public ? Disposez-vous du calendrier de cette partie du chantier ? Quel sera le coût de cette opération ?

Welke maatregelen hebt u genomen om de huurovereenkomsten te bevriezen voor de getroffen handelaars?

Combien de tonnes de matériaux devront-elles être dégagées, et avec quel impact pour les habitants et commerçants ? Nous y attachons une grande importance, vu les conséquences pour le quartier de cette démolition : des centaines, voire des milliers, de camions vont devoir sortir tous ces gravats, avec une incidence sur la mobilité, sur la vie du quartier, le commerce, sans oublier

Volgens de MR is het een enorme vergissing om een deel van het Zuidpaleis af te breken en opnieuw op te bouwen. Het minste wat

u nu kunt doen, is garanderen dat de handelaars na de werken kunnen terugkeren naar het nieuwe Zuidpaleis.

les façades du palais qui doivent être préservées, du moins selon la Commission royale des monuments et des sites.

Qui va réaliser les travaux de reconstruction du tunnel depuis le palais du Midi ? Au moment de la rédaction de ma question, il y a deux mois et demi, il semblait que le consortium se chargerait de ce projet.

Faut-il procéder à un nouveau marché public ? Une partie relevant des compétences de la Ville et l'autre de celles de la Région, vous devriez connaître la réponse.

Quand le permis sera-t-il introduit ?

Quel est le coût de cette partie et avec quels gains pour la STIB, dans la mesure où la solution de « jet grouting » (consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment) ne serait donc pas suivie ?

Qui va reconstruire le palais du Midi, pour quels montants et suivant quel calendrier ? Quel accord avez-vous trouvé avec la Ville de Bruxelles sur ce point ?

Quelles mesures avez-vous prises pour garantir le gel des baux commerciaux affectés par votre décision ? Vous savez à quel point le groupe MR ne soutient pas cette décision de démolition-reconstruction et j'estime qu'il s'agit là d'une erreur historique. En tout état de cause, c'est votre choix et la moindre des choses, nous l'avons maintes fois répété, est de geler les baux des commerçants afin qu'ils puissent revenir dans la nouvelle version du palais telle que vous l'aurez définie.

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le dossier de la ligne de métro 3 progresse, mais le financement du projet reste très flou. À combien s'élève le surcoût des travaux à hauteur du palais du Midi ? Qui les paiera ?*

À quelles compensations et mesures d'accompagnement les commerçants pourront-ils prétendre ?

Pourquoi les offres pour le tronçon nord se sont-elles révélées beaucoup plus élevées que prévu ? Où en sont les négociations avec les entreprises qui ont soumis une offre pour cette partie ?

Vous aviez précédemment indiqué que l'appel d'offres pour le tronçon nord de la ligne 3 ne serait attribué que fin de l'année 2024. Ce calendrier est-il toujours d'actualité ?

Pouvez-vous faire le point sur le coût total des tronçons nord et sud ?

¹¹¹¹ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- Er zit beweging in het dossier over metrolijn 3. In de pers hebben we vernomen dat de onderhandelingen met TM Toots positief verliepen. De versnelde vergunningsprocedure is ondertussen ook goedgekeurd. Toch blijft de financiering van het project heel onduidelijk, ook in het kader van het begrotingsakkoord.

Hoe verlopen de onderhandelingen met SM Toots? Is er al meer zicht op de meerkosten van de werken aan het Zuidpaleis en wie die zal betalen? Hoe hoog is de dwangsom die de MIVB eist voor het stilleggen van de werken?

Welke contacten zijn er de voorbije maanden geweest met de handelaars uit het Zuidpaleis en de Stalingradwijk? Is er al meer duidelijkheid over de vergoedingen en de begeleidende maatregelen waarop zij aanspraak kunnen maken? Het is heel belangrijk om voor hen een oplossing te vinden, zeker gelet op de mogelijke vertragingen in dit dossier.

Hebt u informatie over de reden waarom de offertes voor het noordelijke deel van metrolijn 3 zo veel hoger lagen dan verwacht?

Hoe verlopen de onderhandelingen met de bedrijven die een offerte ingediend hebben voor het noordelijke deel van metrolijn

3? Wat is het tijdschema? Ik hoop dat de zaken niet op de lange baan worden geschoven.

In het verleden gaf u aan dat de aanbesteding voor het noordelijke deel van metrolijn 3 pas eind 2024 wordt toegekend. Klopt die planning nog altijd?

Kunt u een laatste stand van zaken geven van de totale kostprijs van het noordelijke en het zuidelijke deel van metrolijn 3?

¹¹¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - *De bestaande aanbesteding is gewijzigd. De TM Toots zal nu de interne delen van het Zuidpaleis demonteren waar dat nodig is om de tunnel te graven.*

Het tijdschema hangt af van de aflevering van de vergunning, het vrijmaken van het gebouw, de verplaatsing van de leidingen, de asbestverwerking enzovoort. Het plan is om in 2025 met de bouw te beginnen.

Het gewicht van de structuren die verwijderd moeten worden, zal onbetekenend zijn naast dat van de aarde die uitgegraven moet worden.

Door te kiezen voor een afbraak en wederopbouw van het Zuidpaleis, zullen de werken heel wat minder lang duren, maar de impact blijft natuurlijk groot. Omwonenden en handelaars moeten elders ondergebracht worden. We hopen dat zoveel mogelijk in de wijk zelf te doen. De handelaars zullen ook een schadevergoeding krijgen.

¹¹¹⁵ *De stedenbouwkundige vergunning zal in de eerste helft van 2024 worden aangevraagd. Eerst voert Brussel-Stad nog een studie uit over het programma. Daarna volgen de aanbestedingen. De wederopbouw moet meteen na de afwerking van de metrotunnel beginnen.*

De eventuele bevrozing van de huurcontracten van de getroffen handelaars is een kwestie voor de grondregie van Brussel-Stad.

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Le marché existant a été modifié, ce qui veut dire que la SM Toots procédera au démontage des parties intérieures du palais du Midi nécessaires à la réalisation du tunnel.

L'agenda dépend de plusieurs paramètres : la délivrance du permis d'urbanisme, la libération des volumes, le déplacement préalable des impétrants, le désamiantage préliminaire, l'étañonnement des façades, etc. L'objectif est de démarrer la déconstruction en 2025.

Le poids des structures à démonter n'est pas encore connu mais il sera dans tous les cas insignifiant par rapport au volume de terres à excaver pour aménager le tunnel.

L'approche de démontage-reconstruction du palais du Midi permet de réduire la durée et l'impact du chantier sur le quartier. L'entrepreneur avait estimé à plus de dix ans la construction du tunnel du métro en utilisant la technique prévue initialement du « jet grouting » et ce, pour rappel, sans engagement de sa part quant au résultat.

La solution retenue consistant à travailler par le haut en démontant l'intérieur du palais du Midi présente pour le quartier, la Ville de Bruxelles, la Région et la STIB l'avantage d'engendrer moins de risques techniques, de surcoût et d'augmentation de la durée du chantier que toutes les autres pistes étudiées. Cette solution a évidemment aussi un impact énorme, car elle engendre une nécessité de relogement des habitants du quartier ou de relocalisation des commerçants et des utilisateurs du palais du Midi. Nous ferons en sorte qu'ils restent autant que possible au sein du quartier, afin de continuer à le faire vivre. Et il est bien entendu prévu d'indemniser les commerçants, j'y reviendrai par la suite.

Ces travaux de grande envergure sont un profond bouleversement et j'en suis consciente.

La demande de permis avec étude d'incidences pour la déconstruction du palais du Midi sera introduite au cours du premier semestre 2024. La Ville lancera d'abord une étude pour la définition du programme, qui déterminera l'estimation de la reconstruction. Des marchés publics suivront pour les études et les travaux. L'objectif est que les travaux de reconstruction débutent directement après la réalisation du tunnel du métro.

La question du gel des baux locatifs des commerçants touchés par les travaux du métro relève de la régie foncière de la Ville

Het gewest zal de handelaars schadeloosstellen voor de duur van de werken.

de Bruxelles. Tout le monde a pu s'exprimer à ce sujet, y compris dans d'autres commissions. Il est indispensable que les commerçants intègrent le nouveau projet, mais il conviendra d'envisager les modalités de ce retour au cas par cas. La Région bruxelloise indemnifiera les commerçants pendant la période des travaux sur la base d'un budget prévu pour 2024.

¹¹¹⁷ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

De onderhandelingen met TM Toots hebben geleid tot een algemeen akkoord waarin alle elementen zijn verwerkt, zoals de resultaatwaarborg, de planning, het budget, de impact en de juridische aspecten, waaronder de eis tot dwangsommen. Er werd ook gekeken naar de verschillen tussen jetgrouting en de nieuwe technieken.

Les négociations avec TM Toots ont abouti à un accord global intégrant tous les éléments. La secrétaire d'État Trachte assure le suivi auprès des commerçants du palais du Midi, qui ont exprimé le souhait de participer à une évaluation du pacte initial ainsi que le besoin d'une aide psychologique.

Staatssecretaris Trachte volgt de contacten met de handelaars van het Zuidpaleis op. In de loop van juni 2023 hebben de teams van hub.brussels en de MIVB bijeenkomsten georganiseerd met de handelaars van het Zuidpaleis en de verenigingen die hen vertegenwoordigen. De handelaars uitten de wens om te kunnen meewerken aan een evaluatie van het initiële pact. Ze gaven ook aan absoluut behoefte te hebben aan psychologische hulp.

Bruxelles Économie et Emploi a rencontré les commerçants et leurs représentants dans le cadre des réunions coordonnées par la STIB et la Régie des bâtiments. Une version coordonnée de la convention sera finalisée prochainement et ensuite soumise aux associations de commerçants afin de vérifier si elle répond au mieux à leurs besoins.

Op 11 en 26 september en op 3 oktober 2023 heeft Brussel Economie en Werkgelegenheid, in het kader van de door de MIVB en de Regie der Gebouwen gecoördineerde vergaderingen, een ontmoeting gehad met de handelaars en hun vertegenwoordigers. Die werkvergaderingen hebben input geleverd voor de nieuwe overeenkomst. De betrokken partijen hebben nadien de gelegenheid gehad om wijzigingen aan te brengen. Binnenkort zal een gecoördineerde versie worden afgerond. Die zal vervolgens aan de handelaarsverenigingen worden voorgelegd, zodat ze die kunnen toetsen aan de realiteit en nagaan of de overeenkomst zo goed mogelijk aan hun behoeften beantwoordt.

En ce qui concerne l'accompagnement psychologique, la Région collabore avec l'ASBL Un pass dans l'impasse dans le cadre de l'accompagnement psychologique des indépendants en situation difficile. L'ASBL est soutenue par le cabinet Trachte grâce à une subvention de Bruxelles Économie et Emploi. En outre, un groupe de travail se réunit tous les quinze jours pour faire avancer la mise sur pied des processus d'indemnisation et d'accompagnement.

Voor de psychologische begeleiding werkt het gewest samen met de vzw Un pass dans l'impasse in het kader van de psychologische begeleiding van zelfstandigen in moeilijke situaties. De vzw wordt door het kabinet-Trachte ondersteund met een subsidie van Brussel Economie en Werkgelegenheid. Er worden groeps- en individuele ontmoetingsmomenten georganiseerd om oplossingen te vinden die optimaal aangepast zijn aan de situatie van de handelaars.

Daarnaast komt een werkgroep tweewekelijks samen om vooruitgang te boeken in de compensatie- en begeleidingsprocessen. Die werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het gewest, de stad Brussel, de MIVB, hub.brussels en Brussel Economie en Werkgelegenheid. Daar wordt de combinatie van twee compensatiemechanismen besproken: de compensatie voor vroegtijdige beëindiging van het huurcontract en de compensatie die overeenkomt met de waarde van de handelszaak. Verder worden nog berekeningsmethoden uitgewerkt om te zorgen voor een nauwkeurig en eerlijk compensatievoorstel voor de handelaars.

¹¹¹⁹ Een tweede pakket bevat compensaties voor de handelaars die niet in het Zuidpaleis gevestigd zijn, maar in de omgeving ervan. Ook op hen hebben de werken immers een grote impact. Die handelaars kunnen sinds 2019 een compensatie krijgen, maar door de uitzonderlijke omstandigheden waarmee de aannemers van de MIVB op deze site werden geconfronteerd, zal er een nieuw compensatiemechanisme komen.

Een derde pakket bestaat uit de bespreking van de overeenkomst die het pact opvolgt. Die zal een maatregel bevatten om de getroffen handelaars te vergoeden en bevat daarnaast ook maatregelen voor ondersteuning en begeleiding inzake informatie, bemiddeling, veiligheid, netheid enzovoort. De begunstigen zullen individuele ondersteuning krijgen van hub.brussels bij hun aanvraag tot compensatie. Ze krijgen onder meer hulp bij het samenstellen van het dossier, het begrijpen van de voorwaarden en de procedure, het opvolgen van de aanvraag, de deadlines, verzoeken om verduidelijking enzovoort.

De offertes voor het noordelijke deel van het traject worden momenteel geanalyseerd door het team van Beliris en de MIVB en door de studiebureaus. De offertes vielen veel hoger uit dan verwacht en het onderzoek daarvan kost de nodige tijd. Die analyses zouden klaar moeten zijn in februari 2024. De onderhandelingen beginnen pas als de analysefase is afgerond en de regering heeft besloten welke actie ze zal ondernemen op basis van de conclusies van de analysefase. De vooropgestelde gunningsdatum werd vastgesteld voordat de eerste offertes waren ontvangen. De datum zal waarschijnlijk worden gewijzigd afhankelijk van het standpunt van de regering na analyse van de offertes. Die datum kan ik nu nog niet geven.

De totale kostprijs voor het zuidelijke deel wordt onder meer bepaald door de schadevergoedingen omdat de scholen, de sportieve activiteiten en de handelaars van het Zuidpaleis moeten verhuizen, door de afspraken met de stad Brussel voor de reconstructie van het Zuidpaleis, en door het totaalpakket aan begeleidende maatregelen. In deze begroting heeft het gewest alvast de middelen ingeschreven voor de compensatie voor de handelaars, zodat daar zeker een budget voor is.

¹¹²¹ Volgens de jongste ramingen van juni 2023 en rekening houdend met de nog te analyseren offertes voor het gedeelte Noord-Bordet bedraagt de kostprijs:

- 3,218 miljard euro voor het gedeelte Noord-Bordet, waarvan nog 3,132 miljard euro moet worden vereffend vanaf 2023,

- 1,283 miljard euro voor het gedeelte Albert-Noord, waarvan 1,124 miljard euro nog moet worden vereffend vanaf 2023,

- 173 miljoen euro voor de aankoop van metrostellen.

Dat is in totaal 4,673 miljard euro, waarvan 4,351 miljard euro nog moet worden vereffend, maar die bedragen kunnen dus nog wijzigen naar aanleiding van de analyse van de offertes.

Un deuxième paquet prévoit des compensations pour les commerçants situés à proximité du palais du Midi.

Nous avons également prévu de discuter de l'accord qui succédera au pacte. Cet accord comprendra une mesure d'indemnisation des commerçants affectés ainsi que des mesures de soutien et d'accompagnement.

Les offres relatives au tronçon nord du tracé sont actuellement analysées par Beliris, la STIB et les bureaux d'études. Ces analyses devraient être prêtes pour février 2024, après quoi les négociations pourront commencer. La date d'adjudication proposée est susceptible d'être modifiée en fonction de la position du gouvernement après l'analyse des offres.

Le coût total du tronçon sud est déterminé, notamment, par les indemnités dues au déménagement des écoles, des activités sportives et des commerçants du palais du Midi ainsi que par les mesures d'accompagnement.

Selon les dernières estimations de juin 2023, le coût s'élève à 3,218 milliards d'euros pour le tronçon Nord-Bordet, à 1,283 milliard d'euros pour le tronçon Albert-Nord et à 173 millions d'euros pour l'achat de rames de métro, soit un total de 4,673 milliards d'euros. Ces montants peuvent encore changer à la suite de l'analyse des offres.

¹¹²³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Hoe kan de offerteoproep aangepast worden zonder nieuwe aanbesteding, noch voor de afbraak van het paleis, noch voor het gebruik van een andere techniek?*

De werken moeten in 2025 van start gaan, maar is dat dan begin of eind 2025? Volgens het tijdschema moeten de werken onder het Zuidpaleis klaar zijn in 2029-2030, klopt dat?

Heel wat materieel en uitgegraven grond zullen afgevoerd moeten worden. Er moet spoedig een logistiek plan worden uitgewerkt, zodat we weten waar de in- en uitgangen van de werf komen. Pas dan kunnen we de impact op de wijk inschatten.

¹¹²⁵ *Brussel-Stad wil eerst nog een studie uitvoeren. Is de MIVB daarbij betrokken? Die moet de werken tenslotte financieren.*

Ik zou graag zien dat de bevrozing van de huurcontracten contractueel wordt vastgelegd, zodat ook toekomstige meerderheden zich daaraan moeten houden. U lijkt daartoe bereid, maar Brussel-Stad niet.

¹¹²⁷ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- *Deze ploeg slaagt er duidelijk niet in een akkoord te vinden voor de toekomst van het metroproject. Ik hoor u zeggen dat het onderzoek van de offertes zal duren tot februari 2024. De offertes waren toch al in maart of april 2023 binnen? Dat lijkt alsof het tijdspad is gekozen om de volgende ploeg de knoop te laten doorhakken. Ik begrijp niet dat het een jaar duurt om offertes te onderzoeken, ook al zijn het ongetwijfeld complexe dossiers.*

Het is zorgwekkend dat u dit project hebt opgegeven. Ook de financiering is nog niet rond, blijkt uit de antwoorden van minister Gatz. Stel dat u toch nog een dossier klaarkrijgt voor de volgende ploeg, dan duurt het nog maanden voor er een regering gevormd is en het dossier behandeld wordt. Ik neem het u kwalijk

M. David Weytsman (MR).- *J'aimerais comprendre le mécanisme permettant d'apporter des modifications à l'appel d'offres sans devoir repasser par un marché public, tant pour la destruction du palais - qui ne figure pas dans le marché initial puisqu'il s'agit d'une décision - que pour la reconstruction via une autre technique que le « jet grouting ». Comment restons-nous dans le cadre légal ?*

Vous parlez de 2025 pour le lancement de la démolition du palais, mais s'agira-t-il plutôt du début ou de la fin de l'année ? Le calendrier prévoit la fin des travaux sous le palais du Midi en 2029-2030, est-ce bien exact ?

L'avis de la Commission royale des monuments et des sites rappelle qu'au niveau du boulevard Lemonnier ou de l'avenue de Stalingrad, des centaines ou des milliers de tonnes de gravats devront être évacués par camion. Vous l'avez confirmé, mentionnant en outre qu'une partie de la terre excavée s'y ajouterait. Il me semble que la technique du « jet grouting » n'enlève pas l'intégralité de la terre mais uniquement l'excédent ; peut-être est-ce comparable.

Nous devrions établir sous peu un plan logistique pour comprendre où vont se situer les entrées et les sorties. Il nous faudra en effet expliquer aux habitants et commerçants du quartier ainsi qu'à la Ville de Bruxelles que des parties du boulevard Lemonnier et de l'avenue de Stalingrad vont – sauf erreur de ma part – être mobilisées pour ces travaux, ce qui aura obligatoirement un impact majeur. J'aimerais donc comprendre l'emprise au sol ainsi que l'organisation durant le chantier.

Sur la reconstruction du palais du Midi, vous nous annoncez que la Ville de Bruxelles va lancer un projet. Je pensais que cela aurait lieu après les élections, mais il semble que ce projet verra le jour prochainement. La STIB est-elle associée à l'exécution et à la réfection du palais du Midi, puisqu'elle va le financer ?

Ensuite, je ne reviendrai pas sur la problématique du gel des baux, mais je serais rassuré si nous pouvions le contractualiser clairement, qu'il constitue un engagement pris par les majorités - ou futures majorités - vis-à-vis des commerçants. Il s'agit d'un engagement politique que vous semblez vouloir prendre, mais que la Ville de Bruxelles ne paraît pas partager.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Cette équipe n'arrive manifestement pas à trouver un accord sur l'avenir du projet de métro. Comment se fait-il qu'il faille un an pour examiner les offres ? Même le financement n'est pas encore en place !*

Je vous reproche de ne pas avoir pris vos responsabilités et d'avoir laissé le projet suivre son cours pour le tronçon nord. Je vous encourage donc à faire votre travail à ce niveau, car c'est ce que les Bruxellois attendent de ce gouvernement.

dat u uw verantwoordelijkheid niet neemt en het project op zijn beloop laat voor het noordelijke deel. Voor het zuidelijke deel hakt u wel knopen door, hoor ik. Ik moedig u aan om ook voor het noordelijke deel uw werk te doen. Dat is wat de Brusselaar van deze regering verwacht.

¹¹²⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er waren verschillende mogelijkheden: doorgaan met jetgrouting, maar zonder garantie op resultaat, een nieuwe aanbesteding uitschrijven of een akkoord sluiten met het consortium.*

Een nieuwe aanbesteding was moeilijk omdat de nieuwe aannemer een bouwplaats had moeten overnemen die al begonnen was. Het akkoord met het consortium garandeert de hervatting van de werken, waarbij het voorwerp van de aanbesteding hetzelfde blijft.

Voor de heropbouw van het Zuidpaleis komt er wel een nieuwe aanbesteding. Brussel-Stad zal de mogelijke bestemmingen van het gebouw onderzoeken. Iedereen wil dat de handelaars en omwonenden kunnen terugkeren, maar we weten nog niet hoe.

Er komt een logistiek plan, maar eerst moeten we het tijdschema kennen. Zonder vergunning kunnen de werken niet van start gaan. Al die elementen zullen een invloed hebben op de schadeloosstellingen en dergelijke.

¹¹³¹ (verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u zegt dat dit me goed uitkomt. Dat klopt niet. De vraag om de studies opnieuw te analyseren, komt van Beliris. De toekenning van de aanbesteding was hoe dan ook gepland voor eind 2024, dus na de verkiezingen.

Het klopt dat er financiële antwoorden gevonden moeten worden. Het gaat over een bedrag van meer dan 4 miljard euro, op een totale begroting van 6 miljard euro. Er wordt hard gewerkt om de verschillende mogelijkheden te bekijken en antwoorden te vinden. Het is gezond dat een nieuwe regering eind 2024 over alle gegevens beschikt om te beslissen welke keuzes ze maakt in de begroting en hoe ze het dossier verder aanpakt.

De werken waren na de verkiezingen gepland. De zes maanden tijd die Beliris vraagt om de offertes opnieuw te analyseren, is nodig om ervoor te zorgen dat er geen miljard euro te veel wordt uitgegeven. Ik geef er de voorkeur aan dat er een maand langer goed wordt onderzocht op welke manier de facturen verlaagd kunnen worden, dan nu snel voor de verkiezingen een akkoord te sluiten. Als je niet beschikt over alle gegevens en er technische twijfels zijn, onder meer over de grond onder het Zuidpaleis, is het belangrijk om de tijd te nemen om het dossier goed te

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Monsieur Weytsman, plusieurs scénarios étaient sur la table : poursuivre avec la technologie envisagée, mais sans garantie de succès, lancer un nouveau marché ou conclure un accord avec le consortium pour reprendre le chantier.

Chacun de ces scénarios présente des avantages et des inconvénients. Le lancement d'un nouveau marché aurait été compliqué, car le nouvel entrepreneur aurait dû s'inscrire dans un chantier déjà entamé par le consortium. L'accord conclu avec le consortium Toots garantit la reprise des travaux. L'objet du marché ne change pas.

La reconstruction du palais du Midi fera l'objet d'un autre marché. La Ville de Bruxelles examine les possibles affectations du futur bâtiment. Nous sommes tous d'accord sur le fait que les commerçants et les riverains devront y avoir leur place, mais quelle sera sa destination exacte ? Ce débat doit encore être ouvert.

Un plan logistique sera élaboré, mais nous devons encore connaître le calendrier, notamment. Tant que nous n'aurons pas obtenu de permis, le chantier ne pourra pas débuter. Tous ces éléments seront clairement définis et ils influenceront sur les indemnités et les relocalisations.

(poursuivant en néerlandais)

Madame Van Achter, la demande de réexamen des études est venue de Beliris. Certes, des solutions financières doivent être trouvées, mais nous mettons tout en œuvre pour examiner les différentes options et trouver des réponses.

Le délai de six mois demandé par Beliris pour réexaminer les offres est nécessaire, car il faut éviter de conclure un accord à la hâte avant les élections. Il est sain qu'ensuite, le nouveau gouvernement dispose de toutes les données fin 2024 pour décider des choix à faire dans le budget et de la suite à donner au dossier.

- *Les incidents sont clos.*

bekijken en alle scenario's goed te onderzoeken, ook al duurt dat een paar maanden.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende het overheidsproject voor de herinrichting van de Louizalaan.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Het verheugt me dat u aan een gezamenlijk project voor de Louizalaan werkt. De MR heeft anderhalf jaar geleden een voorstel gedaan vanuit het uitgangspunt dat er de voorbije 25 jaar niets is gebeurd. Er zijn niet alleen mobiliteitsproblemen, maar ook de veiligheid, de aanleg en de waardering van het erfgoed laten te wensen over. Wat houdt uw project precies in?*

Wanneer wordt het onderzoek afgerond en welke werkwijze hebt u samen met de stad Brussel vastgelegd? De Louizalaan is een gewestweg die zich op het grondgebied van de stad Brussel bevindt, net als een aantal van de straten die erop uitkomen. Wanneer zullen de werken starten?

Hoe worden omwonenden en winkeliers geraadpleegd? U komt eerst met een onderzoek, dan met een project en pas dan is er inspraak. Wij bieden al anderhalf jaar inspraak. We hebben bezoeken en vergaderingen georganiseerd, gepraat met winkeliers, omwonenden, organisaties, architecten en stedenbouwkundigen, die soms met hun eigen projectvoorstel kwamen.

Het verbaast me ook dat u uw plannen aankondigt, terwijl er aan de dringende heraanleg van de Vleurgat- en Baljuwtunnel wordt gewerkt. Welke invloed hebben die werken op uw plannen?

Hoe maakt u van de Louizalaan een voetgangersboulevard, een veiligere fietsomgeving en een verbindingsweg van het autonetwerk plus?

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant le projet gouvernemental de réaménagement de l'avenue Louise.

M. David Weytsman (MR).- *J'ai appris par la presse et lors d'échanges que vous élaboriez un projet de coconstruction, selon vos propos, pour l'avenue Louise. J'aimerais comprendre de quoi il s'agit. Je me réjouis en tout cas de votre intérêt pour cette avenue.*

Le MR a lancé un projet, il y a dix-huit mois, partant du principe que rien n'a été fait sur cette artère depuis environ 25 ans. Indépendamment des difficultés de mobilité sur lesquelles je reviendrai, cette avenue concentre de nombreux problèmes de sécurité, d'aménagement et de valorisation du patrimoine, alors que vous comme moi souhaitons en faire les Champs-Élysées de Bruxelles.

Quel est exactement votre projet ?

Pouvez-vous me préciser le calendrier relatif à la conclusion de cette étude ainsi que la méthode de travail que vous avez choisi de suivre ultérieurement avec la Ville de Bruxelles ? En effet, il s'agit certes d'une voirie régionale, mais qui se trouve sur le territoire de la Ville de Bruxelles au même titre que certaines de ses rues perpendiculaires.

Quelle est, à ce stade, la date provisoire ou estimée de début des travaux ?

Qu'est-il prévu en matière de consultation des riverains et commerçants ? À cet égard, je me permets de formuler une critique, à savoir que vous lancez d'abord une étude, vous viendrez ensuite avec un projet et, au final, vous consulterez. Quant à nous, cela fait dix-huit mois que nous consultons autour de ce projet. Nous avons organisé des visites exploratoires et des réunions, fait du porte-à-porte, rencontré les commerçants, les habitants, des associations, des architectes et des urbanistes, lesquels sont parfois venus nous proposer un contre-projet.

En outre, je suis un peu étonné par le moment choisi pour faire votre annonce, puisque vous travaillez actuellement, en urgence, au réaménagement des tunnels Vleurgat et Bailli. Comment votre projet peut-il être affecté par les travaux en cours ?

¹¹³⁹ *Ons plan past in het gewestelijk mobiliteitsplan. We willen van de Louizalaan een voetgangersboulevard maken met een centrale promenade en fietspaden voor lokaal en doorgaand verkeer.*

De laan maakt deel uit van het autonetwerk plus. Ze is niet alleen een invalsweg, maar vangt ook het verkeer op uit de omliggende lussen.

Hoe kunt u het gewestelijk mobiliteitsplan naleven als u op het schrappen van de tunnels aanstuurt? Wat bent u van plan met de parkeerplaatsen in de Louizalaan? Krijgen de MIVB-lijnen op de Louizalaan een hogere frequentie?

¹¹⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vraag is hoe we de Louizalaan zo kunnen heraanleggen dat ze beter aansluit bij de behoeften en een betere levenskwaliteit biedt. We willen de historische vergissing van de jaren 1950 en 1960 rechtzetten en er opnieuw een gezellige winkelbuurt van maken, met meer groen, meer rust, veiliger verkeer, echte fietsstraten met verkeersfilters en zo mogelijk minder tunnelinritten.*

Brussel Mobiliteit is in de zomer begonnen met het stutten van het dak van de Vleurgat- en de Baljuwtunnel. Het is bezig met de selectie van een adviesbureau dat een strategische visie op de Louizalaan moet uitwerken. Het richtplan moet tot een andere invulling van de openbare ruimte leiden, waardoor we de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit van de Louizalaan kunnen verbeteren en ruimte kunnen vrijmaken voor een leuker oponthoud op de laan, dat aansluit bij de andere functies en het beste haalt uit de verbindingen met de omliggende ruimtes. Daarnaast willen we het monumentale uitzicht van de laan en de rol van de groene promenade tussen de Vijfhoek en het Terkamerenbos herstellen. De groenvoorzieningen willen we sterk uitbreiden en verder ontharden om ten slotte de laan optimaal geschikt te maken voor alle verplaatsingswijzen.

De scenario's voor de Baljuw- en de Vleurgattunnel worden momenteel onderzocht.

Comment transformerez-vous cette artère pour en faire à la fois une magistrale piétonne, un axe plus sécurisé pour les cyclistes et un axe du réseau auto plus ?

Notre projet respecte le plan régional de mobilité. Il vise avant tout à faire de l'avenue Louise une magistrale piétonne et à aménager une promenade centrale. Cet axe étant essentiel également pour les cyclistes, nous voulons y créer des pistes cyclables de transit et locales.

Par ailleurs, l'avenue fait aussi partie du réseau auto plus. À cet égard, cet axe est d'autant plus important que non seulement il constitue une entrée de ville, mais il concentre aussi tous les reports de trafic venant des mailles avoisinantes, comme la maille Flagey.

Comment pouvez-vous respecter le plan régional de mobilité tout en prônant la suppression des tunnels, par exemple ?

Vous connaissez notre projet. Il repose sur une interconnexion entre les trémies existantes qui respecte chacun des modes de déplacement : marche, transports en commun, vélo, voiture.

Quel est votre projet s'agissant des places de stationnement existantes ?

Comment comptez-vous travailler avec la STIB pour améliorer la fréquence des transports publics et réaménager les lignes qui transitent par l'avenue Louise ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Autrefois pensée comme une majestueuse avenue arborée reliant le centre-ville au bois de la Cambre, l'avenue Louise est devenue, depuis les années 1950, un axe majeur de Bruxelles. Elle est l'une des artères commerciales les plus importantes, très fréquentée tant par les Bruxellois que par les visiteurs.

Aujourd'hui se pose la question de l'avenir de cet axe et de son aménagement pour mieux répondre aux besoins actuels et à une meilleure qualité de vie en ville. Alors qu'elle a été conçue pour devenir les Champs-Élysées de Bruxelles, l'avenue Louise est, désormais, principalement destinée à faire passer la circulation automobile. Nous voulons réparer l'erreur historique des années 1950 et 1960 et refaire de l'avenue Louise un lieu commercial convivial, un boulevard agréable à vivre, plus vert, plus sûr et plus calme, si possible avec moins de trémies de tunnel, de vraies rues cyclables renforcées par des filtres de circulation et beaucoup plus de verdure.

Bruxelles Mobilité a procédé, cet été, au soutènement des toitures des tunnels Bailli et Vleurgat, lesquels nécessitent une rénovation approfondie. L'agence désigne aujourd'hui un bureau d'études spécialisé en mobilité pour élaborer une vision stratégique de l'avenue Louise. Le plan directeur a pour objectif de définir une reconfiguration de l'espace public permettant :

- d'améliorer les qualités urbanistiques et paysagères de l'axe ;

¹¹⁴³ *De besprekingen met de gemeenten en instanties beginnen dit najaar. Meerdere vergaderingen zijn gepland.*

Zodra de strategische richtsnoeren voor de Louizalaan vastliggen, wordt gedetailleerder onderzoek naar de heraanleg mogelijk. Dat gebeurt in samenwerking met een gespecialiseerd onderzoeksbureau dat met de hulp van de bouwmeester wordt geselecteerd. Het participatieschema wordt nog uitgewerkt met de gemeenten.

¹¹⁴⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Is het adviesbureau al geselecteerd?*

Ik moedig u aan om de omwonenden en winkeliers van bij de start bij het project te betrekken. Wij verdedigen een project van een bureau dat rekening houdt met het feit dat de Louizalaan een autoboulevard en een belangrijke fietsverbinding is. Het is een publiek-private samenwerking, een model waar we vaker op zullen moeten terugvallen bij de heraanleg van de openbare ruimte, rekening houdend met de openbare financiën.

Ik vind dat u ook rekening moet houden met de plannen van stedenbouwkundige Bruno Clerboux, die participatief tot stand kwamen. Als u onderzoekt of het met minder tunnels kan - en u hebt nog altijd niet gezegd hoe dat zit met het autonetwerk plus - moeten we ook de mogelijkheid onderzoeken om een tunnel onder de Louizalaan te bouwen. Bent u bereid om dat te

- de dégager de l'espace pour permettre le développement de la fonction de séjour de l'avenue, en cohérence avec les fonctions riveraines et en mettant à profit les articulations de l'avenue avec les espaces limitrophes (place Stéphanie, jardin du Roi, abbaye de la Cambre, bois de la Cambre) ;

- de renouer avec le caractère monumental de l'avenue et son rôle de grande promenade verte entre le Pentagone et le bois de la Cambre ;

- d'augmenter significativement les surfaces végétalisées ainsi que les surfaces désimperméabilisées afin de maximiser l'infiltration des eaux de pluie ;

- de garantir un fonctionnement de l'avenue optimal pour tous les modes de transport, avec notamment une magistrale piétonne. Une attention particulière sera accordée au réseau cyclable et au renforcement de l'axe de transport public.

Le plan directeur étudiera les différents scénarios pour l'avenir des tunnels Bailli et Vleurgat. Nous en sommes à la phase d'étude, qui doit évaluer l'ensemble des options sur la table. Cette étape est essentielle pour bien appréhender le futur des lieux.

La réflexion débutera cet automne avec les communes concernées, ainsi qu'avec les instances pertinentes, comme la STIB, le Siamu, la police, Bruxelles Environnement, Bruxelles Propreté, urban.brussels, le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale, etc. Plusieurs réunions du comité d'accompagnement et réunions techniques sont prévues.

Dès que les orientations stratégiques de l'avenue Louise auront été définies, une étude de réaménagement plus détaillée pourra être réalisée. Elle se fera en collaboration avec un bureau d'études spécialisé en aménagement de l'espace public. Ce dernier sera désigné avec l'aide du maître-architecte. Riverains et commerçants seront associés au processus. Le schéma de participation doit encore être défini, ce qui se fera en concertation avec les communes concernées afin de répondre au mieux aux besoins locaux.

M. David Weytsman (MR).- Effectivement, rien n'a été fait pendant des années et les travaux de 1958 étaient peut-être une erreur. Nous devons ramener une qualité de vie dans ce quartier, qui passera nécessairement par un réaménagement. De plus, il y a des problèmes d'insécurité, routière entre autres. Nous partageons le même constat, c'est pourquoi nous vous proposons un projet. Vous indiquez que vous allez lancer une étude. Le bureau a-t-il déjà été sélectionné ?

Pour le plan directeur qui est prévu dans le processus, je vous encourage à travailler d'emblée avec les riverains et les commerçants. Vous déclarez être prête à tout examiner. Nous défendons un projet qui n'est pas le nôtre, c'est celui d'un bureau d'urbanistes et d'architectes qui a déposé un projet contenant 25 m² de plans. Ce projet tient compte du fait que c'est une voirie auto plus magistrale et cycliste importante. C'est un projet de partenariat public-privé, modèle qui devra être décuplé à l'avenir

onderzoeken en om rekening te houden met de burgerparticipatie van de voorbije twaalf maanden?

si nous voulons continuer à aménager l'espace public, compte tenu de l'état de nos finances.

Après le plan directeur, je trouve qu'il vaut la peine de tenir compte du projet réalisé par les bureaux de Bruno Clerbaux, établi avec une participation, des métrés et des plans concrets. Si vous examinez la possibilité de supprimer les tunnels - vous ne m'avez toujours pas expliqué comment le faire tout en maintenant une voirie auto plus -, nous devons aussi examiner la possibilité de relier les trémies entre elles et de constituer un tunnel sous l'avenue Louise. Cette solution est déjà privilégiée dans de nombreuses villes européennes. Seriez-vous prête à examiner cette solution et à tenir compte de la participation citoyenne de ces douze derniers mois ?

¹¹⁴⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het project verloopt in twee fases. Een adviesbureau dat gespecialiseerd is in mobiliteit ontwikkelt een strategische visie. Daarna komt er een uitgebreider onderzoek naar de heraanleg. Het adviesbureau voor de eerste fase is geselecteerd, maar dat voor de tweede nog niet.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme expliqué, le processus se déroulera en deux phases. Un bureau d'études spécialisé en mobilité développera d'abord une vision stratégique. La question du futur des tunnels sera abordée dans ce cadre. Ensuite, une étude plus approfondie concernera spécifiquement le réaménagement. Nous voulons donc développer une vision d'ensemble afin de déterminer les meilleures options avant d'envisager la finalisation.

Cette réflexion en deux temps nous permettra d'avancer sur le projet. J'ai parcouru les différents objectifs repris dans le plan directeur. Nous entamerons le processus cet automne. Le bureau d'études pour la première phase est déjà choisi, mais pas encore celui pour la seconde phase.

¹¹⁴⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Welk adviesbureau werd geselecteerd en aan welke openbare aanbesteding heeft het moeten deelnemen?*

M. David Weytsman (MR).- Vous parlez d'un plan directeur pour l'automne. Quel est le bureau d'études retenu pour cette première phase, et par le biais de quel marché public a-t-il été engagé ?

¹¹⁴⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Daarover stelt u me beter een schriftelijke vraag.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour toutes ces précisions, je vous invite à me poser une question écrite.

¹¹⁵⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Wij hebben al een plan dat door een adviesbureau is uitgewerkt. Het zou interessant zijn mochten u en de commissie daar kennis van nemen. Uw diensten zouden er hun voordeel mee kunnen doen bij de uitwerking van het richtplan.*

M. David Weytsman (MR).- Je ne manquerai pas de le faire.

Peu importe que le bureau d'études soit soutenu par un parti ou non, nous en avons déjà un qui a développé un projet. Il serait intéressant que vous et cette commission en preniez connaissance.

Il y a 25 m² de plans, des études d'incidences ont été réalisées, une procédure et des réunions ont été organisées, etc. Tout ce travail déjà réalisé permettrait à vos services d'avancer dans l'élaboration du plan directeur.

¹¹⁵⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het komt mij niet toe om uitspraken te doen over de presentatie van dat plan in de commissie.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela peut faire l'objet de présentations à la commission. Les études passées et futures seront toujours là, il y a un historique sur tous les axes. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur la présentation de ce projet en commission.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1161 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI**

1161 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1161 **betreffende het omvormen van buslijn 95 tot een tramlijn en de gevolgen daarvan voor de verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum.**

1163 **De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- De aankondiging dat buslijn 95, de enige rechtstreekse verbinding tussen Bosvoorde, Watermaal en het stadscentrum, zou worden omgevormd tot een tramlijn, weekte heel wat reacties los.**

Op de persvoorstelling van het voorontwerp was het eindpunt van de lijn 95 gepland aan de begraafplaats van Elsene en de campus Solbosch. Zo wordt de rechtstreekse verbinding met het stadscentrum verbroken.

Tijdens een eerste gedachtewisseling hierover in de commissie voor de Mobiliteit zei u dat er nog geen beslissing was genomen, maar dit neemt de ongerustheid niet weg.

Een van de mogelijkheden zou zijn om de toekomstige tram te verlengen tot Delta, en parallel daarmee de eindhalte van bus 71 naar Wiener te verplaatsen, waar nu nog buslijn 95 stopt. Bus 71 kan dus via het huidige traject van bus 95 tot aan de begraafplaats van Elsene rijden, en vanaf daar haar weg voortzetten naar het centrum zoals nu.

Die oplossing biedt het voordeel dat de rechtstreekse verbinding tussen Wiener en het stadscentrum wordt behouden, terwijl de as Troon-Kroon een nieuwe tramlijn krijgt. Hierbij mag de verbinding tussen de ULB-campusen niet vergeten worden in het Busplan.

Hoever staat het dossier? Is het onderzoek afgesloten, en wat zijn de conclusies?

Welke oplossingen worden er bestudeerd om een rechtstreekse verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum te behouden?

Het is belangrijk dat de dialoog met de gemeenten wordt voortgezet.

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

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

concernant la tramification de la ligne 95 et ses conséquences sur la liaison entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- L'annonce du projet de tramification de la ligne 95 a suscité des réactions à Watermael-Boitsfort. En effet, il s'agit de la seule liaison directe entre Boitsfort (place Léopold Wiener), Watermael (place Eugène Keym) et le centre-ville.

Ces inquiétudes sont nées de la présentation à la presse de l'avant-projet de tramification prévoyant la fin de la ligne 95 au niveau du cimetière d'Ixelles ou du campus de l'ULB au Solbosch. Les personnes habitant ou souhaitant se rendre au-delà du cimetière d'Ixelles verraient ainsi disparaître la connexion directe avec le centre-ville qui existe depuis plusieurs décennies. Cela constituerait un net recul du confort et de la qualité de la desserte, ce qui n'est pas acceptable pour les usagers.

Lors d'un premier échange sur le sujet en commission de la Mobilité, vous nous avez rassurés en indiquant qu'aucune décision n'était prise et que des études étaient en cours. Il n'en reste pas moins que l'inquiétude persiste et que de nombreuses personnes ont marqué leur attachement au service que leur rend la ligne 95 actuelle.

Une piste susceptible de répondre tant à la volonté de la STIB et de la Région de tramifier la ligne 95 qu'aux souhaits des habitants consisterait à faire circuler la future ligne de tram jusqu'à Delta et, en parallèle, à organiser le terminus de la ligne de bus 71 à Wiener, à la place de l'actuel terminus de la ligne de bus 95. La ligne 71 pourrait donc rejoindre le cimetière d'Ixelles en suivant le parcours actuel de la ligne 95 et, ensuite, reprendre son chemin habituel vers le centre-ville.

Cette solution permettrait de maintenir une liaison directe entre Wiener et le centre tout en réalisant le projet de tramification de la ligne 95 sur l'axe Trône-Couronne. Bien sûr, il faudrait être attentif à la liaison entre le campus de La Plaine et le campus du Solbosch en examinant, par exemple, si elle pourrait être assurée par les lignes 42 ou 72 dans le cadre du plan bus.

Où en est ce dossier ? Les études sont-elles clôturées et, dans l'affirmative, quelles sont leurs conclusions ?

Quelles sont les solutions étudiées pour maintenir une liaison directe entre Boitsfort, Watermael et le centre-ville ? La piste de la ligne 71 a-t-elle été envisagée ?

Il importe de poursuivre le dialogue avec les communes, plus particulièrement Ixelles et Watermael-Boitsfort. À défaut, cela

1165 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De studie over de vertramming van buslijn 95 loopt nog. Ondertussen zijn er vijf vergaderingen geweest van het begeleidingscomité, dat vorig jaar een effectenstudie uitbracht.*

Er zijn al heel wat mogelijkheden bestudeerd. De geselecteerde trajecten zullen worden onderworpen aan een analyse waarin met verschillende criteria rekening wordt gehouden.

In het begeleidingscomité zetelen de drie betrokken gemeenten: Brussel-Stad, Elsene en Watermaal-Bosvoorde. De MIVB is op de hoogte van de wens om een rechtstreekse verbinding met het stadscentrum te behouden. Een van de opties is om de tram tot Delta te laten lopen en buslijn 71 aan te passen.

Ik kan op dit moment nog niet zeggen welke optie zal worden gekozen. Ik begrijp dat Watermaal-Bosvoorde een goede verbinding wil behouden met het stadscentrum, maar ook de vertramming is noodzakelijk omdat zelfs een maximale verhoging van de busfrequentie het aantal reizigers niet kan slikken.

We houden zeker rekening met de vrees van de gemeente Watermaal-Bosvoorde. Alvorens een besluit te nemen, vergadert het begeleidingscomité nogmaals, samen met de gemeente.

1169 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Buslijn 95 bestaat al heel lang en veel reizigers zijn eraan gehecht.*

Ik onthoud dat de studie rekening houdt met de bezorgdheid van de gemeente Watermaal-Bosvoorde. De mogelijkheid om buslijn 71 mee op te nemen moet ernstig worden bestudeerd.

risquerait de créer des remous ou des polémiques défavorables à tous.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude de tramification de la ligne 95 est toujours en cours. Le 14 novembre 2022, le premier comité d'accompagnement organisé par la STIB s'est réuni pour lancer l'étude d'impact. Cette même réunion a également permis de présenter l'équipe qui accompagnera l'étude, à savoir Stratec, Multiple, Greisch, Les Marneurs et D-sight. Entre-temps, nous avons déjà eu cinq réunions du comité d'accompagnement et une date est recherchée pour une sixième.

Au cours de l'étude d'impact, de nombreuses options de tracé ont été explorées. Un certain nombre d'entre elles ont finalement été rejetées, pour diverses raisons, par le comité d'accompagnement, tandis que les tracés restants font l'objet d'une étude et d'une analyse plus approfondies. Ceux-ci seront pondérés sur une plateforme mise en place par D-sight et feront l'objet d'une analyse multicritères en vue d'un classement final. Pour mener correctement cette analyse, un certain nombre de sujets sont actuellement étudiés de manière plus approfondie.

Le comité d'accompagnement intègre les représentants des trois communes concernées (Ville de Bruxelles, Ixelles et Watermael-Boitsfort). La STIB et les chargés d'études ont pris connaissance de la motion du conseil communal de Watermael-Boitsfort du 23 mai dernier et de son intérêt pour le maintien d'une ligne directe avec le centre-ville. L'option d'un tram limité à Delta ou à l'ULB-Solbosch, assorti d'une ligne 71 modifiée qui relierait De Brouckère à Wiener, fait partie des options alternatives en cours d'examen.

Je ne suis pas encore en mesure de vous préciser quelle sera l'option retenue. Je comprends les craintes de Watermael-Boitsfort, qui dispose déjà d'une bonne connexion avec le centre-ville via la ligne de bus 95. La tramification est cependant nécessaire au vu du nombre de voyageurs qui fréquentent cet axe, en particulier sur le tronçon entre le centre-ville et Ixelles, un nombre tellement élevé que même une augmentation maximale de la fréquence et de la taille des bus ne permet plus d'atteindre une capacité satisfaisante.

Néanmoins, comme vous le dites, le tracé a un impact. Les usagers réguliers connaissent la ligne 95 dans son tracé actuel. Il convient donc de bien étudier les options et les meilleures solutions à retenir. Les craintes de la commune de Watermael-Boitsfort sont évidemment prises en considération. Avant de définir un tracé final à approfondir, le comité d'accompagnement se réunira à nouveau, en présence de la commune.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Lorsque la presse a révélé le projet de tramification, de nombreuses personnes ont manifesté un réel attachement à la ligne 95. Cette ligne existe depuis plusieurs dizaines d'années et beaucoup de personnes l'ont empruntée pour aller à l'école, au cinéma, etc. Elles ont vécu une partie de leur jeunesse à travers elle. Même la chanteuse Angèle l'évoque dans un de ses albums.

- *Het incident is gesloten.*

J'entends que la crainte exprimée par la commune de Watermael-Boitsfort a été entendue et prise en considération dans les études.

La piste incluant la ligne 71 mérite d'être creusée, car elle permet une tramification sur un axe très fréquenté et plus facilement aménageable, car rectiligne, à savoir l'axe Trône-Couronne jusqu'au cimetière d'Ixelles et les campus universitaires.

- *L'incident est clos.*

1173 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

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

1173 **betreffende de ingebruikname van de MaaS-app Floya.**

concernant la mise en service de l'application mobile MaaS Floya.

1175 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).** - *Het Brussels Gewest beschikt eindelijk over een MaaS-app (mobility as a service), Floya genaamd. Volgens Brussel Mobiliteit is Floya bedoeld om nog meer gebruikers te stimuleren om zich zonder hun privéwagens te verplaatsen in de stad en om aan elke gebruiker gepersonaliseerde oplossingen voor te stellen. De app is vooral gericht op jongeren en op automobilisten die ontevreden zijn over het openbaar vervoer. Floya verenigt talrijke openbare en private (deel)mobiliteitsoperatoren. Het doel bestaat erin dat Floya tegen december 2024 maandelijks 25.000 actieve gebruikers telt.*

M. Marc Loewenstein (DéFI). - La Région bruxelloise a enfin son application de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS). Elle s'appelle Floya et était prévue dans l'accord de majorité qui entendait « promouvoir les innovations technologiques permettant de développer une approche servicielle de la mobilité selon le principe de mobility as a service ».

Selon Bruxelles Mobilité, Floya vise à inciter de nouveaux utilisateurs à laisser leur voiture au garage - quand ils ont la chance d'en avoir un - pour se déplacer en ville et propose à chaque utilisateur une solution personnalisée. Floya rassemble divers opérateurs publics et privés : la STIB, De Lijn, la SNCB, TIER Mobility (trotinettes partagées), Dott et Villo (trotinettes et vélos partagés), et Cambio et Poppy (voitures partagées).

Les publics cibles sont les « jeunes multimodaux » ainsi que les automobilistes insatisfaits par les transports en commun. L'objectif est d'atteindre 25.000 utilisateurs mensuels actifs d'ici à décembre 2024.

La mise en place d'un service de MaaS, que DéFI appelle de ses vœux depuis plusieurs années, est un progrès. Il reste à voir comment Floya évoluera dans les années à venir et quelles seront ses maladies de jeunesse.

Il me semble important de souligner que le désengorgement de Bruxelles, qui est l'objectif visé par cette application, ne doit pas peser sur les seuls Bruxellois. Les navetteurs qui viennent de l'extérieur devraient, par exemple, bénéficier d'infrastructures, en amont, sur les territoires des deux autres Régions, qui leur permettent de renoncer à leur voiture. L'engorgement d'un des poumons économiques du pays est l'affaire de chaque décideur et de chaque usager.

Certes, nous avançons dans la bonne direction. Nous espérons que Floya sera un succès et un outil de mobilité efficace dans

DéFI pleit al jaren voor een MaaS-dienstverlening. Nu moeten we afwachten hoe Floya zich de komende jaren ontwikkelt. Het is ook van groot belang dat niet alleen de Brusselaars verantwoordelijk gesteld worden voor het ontlasten van het verkeer in het gewest. Ook de andere gewesten moeten infrastructuur aanleggen voor pendelaars.

Hoe werd de naam Floya gekozen?

Hoeveel bedragen de totale kosten voor de ontwikkeling en het onderhoud van de app? Werd het initieel geplande budget overschreden?

Een dergelijke app moet regelmatig een update krijgen. Werd er een procedure uitgewerkt om ervoor te zorgen dat Floya doeltreffend kan worden bijgewerkt?

Welke communicatiestrategie werd er uitgewerkt om de doelstelling van 25.000 gebruikers te realiseren en om de doelgroep te bereiken die nog geen openbaar vervoer gebruikt?

¹¹⁷⁷ *Hoe komt het dat de TEC niet in alle onderdelen van de app voorkomt?*

Zullen nog andere partijen, zoals taxibedrijven zich aansluiten bij Floya? Zo ja, wanneer en onder welke voorwaarden?

Hoe past Floya in de interfederale visie op mobility as a service? Loopt er overleg met de federale overheid en de andere gewesten?

Volgens het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) is Floya niet inclusief, onder meer omdat er geen melding gemaakt wordt van specifieke voorzieningen voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Wat is uw reactie op die kritiek?

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- Ik sluit me aan bij de interessante vragen van de heer Loewenstein en belicht graag enkele andere aspecten van de Floya-applicatie.

De hoeveelheid mobiliteitsapps in onze stad is inderdaad overweldigend. Ik begrijp dat de Floya-app dit probleem beoogt op te lossen door verschillende vervoersmogelijkheden in één applicatie te integreren. Hoewel Floya ongetwijfeld een belangrijke stap is in de richting van mobility as a service (MaaS)

et autour de Bruxelles. Il reste cependant des progrès à réaliser et des questions surgissent dès à présent au sujet de cette application.

Comment a été choisi le nom de cette application Floya ?

Quel est le budget global de son développement et de sa maintenance ? Le budget initialement inscrit pour son développement a-t-il été dépassé ? Dans l'affirmative, de combien et pourquoi ?

Qu'en est-il de la maintenance et des mises à jour ? Une telle application étant appelée à évoluer de manière relativement flexible, quel processus a été mis en place pour que Floya puisse se moderniser de manière efficace ?

Quelle est la stratégie de communication élaborée pour atteindre l'objectif de 25.000 utilisateurs mensuels actifs d'ici à décembre 2024 ? Quels sont les outils mis en place pour capter un public qui n'a pas, pour l'instant, recours aux transports publics ou collectifs ?

Dans les services de mobilité et le module tickets de l'application, on ne retrouve pas le TEC. Il est pourtant cité comme partenaire dans les communications et figure dans les choix de planification d'itinéraire. Quelle en est la raison ?

D'autres acteurs sont-ils amenés à rejoindre Floya ? Dans l'affirmative, dans quels délais et à quelles conditions ? Je pense aux opérateurs de micromobilité, mais aussi aux taxis de rue et de station.

Comment le système de MaaS bruxellois s'intègre-t-il dans la vision interfédérale de ce service ? Des discussions sont-elles en cours avec le pouvoir fédéral et les deux autres Régions pour s'assurer d'une éventuelle interconnectivité des MaaS ?

Dans une communication, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) dénonce le fait que l'application Floya n'est pas inclusive, parce qu'elle ne répondrait pas aux critères d'accessibilité numérique pourtant d'application depuis 2021. Ainsi, elle n'indique pas l'offre accessible aux voyageurs à mobilité réduite - TaxiBus, lignes Accessibus, disponibilité des ascenseurs, etc. -, elle ne permet pas d'effectuer des recherches d'itinéraire avec des contraintes de mobilité et elle ne tient pas compte de la tarification pour les personnes en situation de handicap au moment de l'achat du titre de transport. Que répondez-vous à ces critiques formulées par le Cawab ?

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *La quantité d'applications de mobilité dans notre ville est en effet écrasante et il est bon que Floya favorise la mobilité tout-en-un pour pousser les usagers à délaisser leur auto au profit des solutions alternatives de mobilité. Toutefois, l'intégration de toutes les sociétés de transport et entreprises privées dans une seule application justifie-t-elle de dépenser tant d'argent ?*

en als doel heeft Brusselaars en pendelaars aan te moedigen hun auto thuis te laten en alternatieve vervoerswijzen te omarmen, moeten we wel kritisch blijven kijken naar de financiering en de kosten van dit initiatief.

De integratie van alle vervoersmaatschappijen en privébedrijven zoals Dot en Tier in één app is handig, maar rechtvaardigt dat dat er miljoenen belastinggeld aan worden besteed? Zeker nu ons gewest met financiële uitdagingen wordt geconfronteerd en er wellicht dringendere behoeften zijn die financiering vereisen.

Wat waren de initiële doelstellingen? Wat werd er verwacht van het bedrijf en wat waren de verwachtingen over het aantal inschrijvingen en het gebruik van de app?

Waarom bleek de ontwikkeling van de app zo duur? Zijn er specifieke redenen voor die hoge ontwikkelingskosten?

Kunt u ons toelichten wat de verdeling van de middelen is, zowel voor de ontwikkeling van de app als de promotie ervan? Zijn er plannen voor verdere promotieactiviteiten? Welk budget is daarvoor uitgetrokken?

Was er een duidelijke vraag vanuit de bevolking naar een dergelijke mobiliteitsapplicatie voor Brussel? Hoeveel mensen maken op dit moment al gebruik van de Floya-app?

De app telt twee deelstetaanbieders. Betekent dit dat er een bewuste keuze is gemaakt voor deze twee aanbieders? Op basis waarvan is die keuze dan gemaakt?

¹¹⁸¹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De ontwikkeling van deze app kostte maar liefst 31 miljoen euro, terwijl er veel goedkopere vergelijkbare apps bestaan.*

Was het werkelijk noodzakelijk om zo veel belastinggeld uit te geven terwijl er al geschikte applicaties bestaan, zoals Google Maps? Meerdere Europese steden hebben overigens onderhandeld met Google Maps om ervoor te zorgen dat daar ook het openbaarvervoeraanbod in wordt opgenomen.

Hoeveel personen hebben de applicatie tot dusver geïnstalleerd? Zo kunnen we de kosten per gebruiker berekenen.

De applicatie bevat niet eens een pay-and-go-optie.

Vindt u werkelijk dat u die 31 miljoen euro goed hebt geïnvesteerd?

La Région a certainement d'autres priorités et besoins pour le moment.

Quels étaient les objectifs initiaux de l'application ? À combien d'inscriptions vous attendiez-vous ?

Pourquoi la conception de l'application a-t-elle coûté aussi cher ?

Quelles activités sont prévues pour promouvoir l'application et quel est le budget alloué à cet effet ?

Combien de Bruxellois utilisent-ils déjà l'application Floya ?

Pourquoi avoir choisi d'inclure ces deux fournisseurs de trotinettes dans l'application ?

M. David Weytsman (MR).- Le développement de cette application aura coûté 31 millions d'euros et près de 6 millions d'euros en provenance du plan de relance européen. Nous avons mené ce débat à plusieurs reprises à l'arrivée même de madame la ministre. Je lui ai dit, il y a quatre ans, que j'avais eu l'occasion d'étudier d'autres applications similaires bien moins chères. Dans les grandes villes allemandes et françaises, leur prix oscille entre 5 et 10 millions d'euros, pour des applications équivalentes qui ont maintenant dix ans.

Combien de fois cette application a-t-elle été téléchargée à ce jour ?

Était-il vraiment nécessaire de la lancer à charge des contribuables, alors qu'il existe des applications similaires comme Google Maps ? Plusieurs villes ont choisi de travailler avec cette dernière et négocient avec Google pour y intégrer des services publics et de transport en commun. Ce n'est pas le choix que vous avez opéré.

En divisant 31 millions d'euros par le nombre d'utilisateurs de cette application, on obtient un coût unitaire. Quel est-il ? Cette application n'intègre même pas l'option « pay and go » pour tous les moyens de transport. Ce montant considérable a-t-il été bien investi, connaissant les besoins de la Région en matière d'investissement dans la mobilité ?

1183 **Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).**- Ik heb vragen over het bereik van deze app. Mensen zijn gewoontedieren. Ik gebruik de MIVB-app of Google Maps en wist niet dat Floya bestond tot mijn medewerker me er attent op maakte.

Ik zie er heel weinig communicatie over, ook op de sociale media. Waarom verwijzen we op onze eigen platformen niet naar het bestaan van een nog sterkere oplossing? Er kan binnen de MIVB-app bijvoorbeeld verwezen worden naar de Floya-app met een pop-upvenster. Hoeveel mensen bereiken we momenteel en wat zijn de verdere plannen?

Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de MR over de kostprijs. Waarom werd er zoveel geïnvesteerd als er al zoveel vergelijkbare apps bestaan en ons budget beperkt is?

1185 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Met Floya willen we de modal shift bevorderen door de verschillende mobiliteitsoperatoren toegankelijker te maken. Gebruikers kunnen via Floya hun traject plannen, reserveren en betalen.*

1187 *(verder in het Nederlands)*

Dat is een groot verschil met bijvoorbeeld Google Maps of Waze. Die hebben ook zeker hun waarde, maar via deze app kun je ook je ticket betalen, wat het gemak voor de gebruiker sterk verhoogt. De mobiliteit wordt echt rond de gebruiker georganiseerd.

1189 *(verder in het Frans)*

De app is ontwikkeld door de MIVB en Brussel Mobiliteit.

De naam en de merkidentiteit zijn het resultaat van een marketingonderzoek. Floya is een korte naam die gemakkelijk uit te spreken is in verschillende talen. Floya is gebaseerd op het Noorse woord 'fløy', "vleugel". Dat doet denken aan reizen, vrijheid en onafhankelijkheid. Het klinkt ook een beetje als 'flux' en dat doet dan weer denken aan een vloeiende ervaring. Ten slotte klinkt Floya als een voornaam en dat suggereert dat de app een persoonlijke reisgids kan zijn.

Het contract voorziet in een budget van 14 miljoen euro, verspreid over acht jaar. Dat budget dekt de kosten voor de ontwikkeling, de integratie van nieuwe partners, het onderhoud, de licenties en de transacties. Bij de opstart was er 3,35 miljoen euro uitgegeven en geen 31 miljoen euro. De app zal nog aanzienlijk evolueren in 2024 en 2025, onder meer via de standaardontwikkelingen die leverancier Trafi aanbrengt.

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je m'interroge sur la portée de cette application, car je vois très peu de communication à ce sujet. Combien de personnes l'application atteint-elle actuellement et quel est l'objectif pour l'avenir ?*

Pourquoi avoir investi autant d'argent alors qu'il existe déjà de nombreuses applications similaires et que notre budget est limité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'ambition de l'application Floya est de favoriser un transfert modal et réduire l'utilisation de la voiture privée en fournissant un accès facile aux différents acteurs de la mobilité présents en Région de Bruxelles-Capitale. L'application rassemble actuellement neuf solutions de mobilité alternatives, tant privées que publiques. Le trajet peut être planifié, réservé et payé via la plateforme numérique.

(poursuivant en néerlandais)

Un des principaux avantages de cette application est qu'elle permet également à l'utilisateur d'acheter son billet.

(poursuivant en français)

L'application développée par la STIB en collaboration avec Bruxelles Mobilité a été lancée le 6 septembre 2023.

Le nom, l'univers graphique et l'identité de marque ont fait l'objet d'une réflexion marketing qui a tenu compte du produit, du public cible et du contexte d'évolution. En effet, je le rappelle, ce produit va évoluer. « Floya » est un nom court, facile à prononcer dans plusieurs langues et qui s'intègre dans l'univers cosmopolite de la Région de Bruxelles-Capitale. Inspiré du mot norvégien « fløy », qui signifie « aile », il suggère le voyage, la liberté, l'indépendance et le mouvement aisé. La sonorité évoque la notion de « flux », liée à l'expérience fluide, efficiente et simple que l'application veut offrir à ses utilisateurs. Ce nom ressemble aussi à un prénom, personnifiant l'application et l'assimilant à un guide de voyage.

Le contrat prévoit une enveloppe budgétaire de 14 millions d'euros sur huit ans. Ce montant inclut les frais de développement, basé sur le produit blanc déjà déployé sous d'autres marques à Berlin, Southampton et Vilnius, ainsi que les frais d'intégration de nouveaux partenaires, de maintenance, de licences et de transactions. Au moment du lancement, 3,35 millions d'euros avaient été dépensés, et non 31 millions d'euros comme suggéré. De gros développements sont encore prévus en 2024 et 2025. L'application devrait ensuite atteindre sa

¹¹⁹¹ Toen Floya op 6 september 2023 werd ingevoerd, ging ook de eerste communicatiecampagne van start om de app bekend te maken. Zo werd er een persconferentie gehouden en was er een Floyastand op Autoloze Zondag. Voorts werd er onder meer over gecommuniceerd via de voornaamste sociale media en zoekmotoren, affiches, de bioscoop, radiospots en Brusselse influencers. Daarnaast liep er bij de MIVB een grootscheepse interne communicatie- en opleidingscampagne.

Er staan nog twee soortgelijke campagnes gepland, maar op sociale media zal Floya ook tussen de verschillende campagnes in de kijker worden gezet.

Momenteel zijn de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen aangesloten bij Floya, net als vijf privéoperatoren, met name Villo, Dott, TIER, Cambio en Poppy. Het doel is om met zoveel mogelijk partners samen te werken. De komende maanden zullen er nog nieuwe diensten en functies toegevoegd worden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Taxis Verts, Voi en Bolt en allicht ook openbare en private parkingbeheerders.

vitesse de croisière, sachant que la STIB bénéficie également des développements standards réalisés par le fournisseur technique Trafi pour faire évoluer son produit, présent dans d'autres villes.

Une mutualisation des développements sur certaines fonctionnalités-clés d'une localisation à l'autre est également envisagée.

Différentes actions ont été entreprises pour faire connaître l'application Floya et inciter les usagers à l'utiliser.

La première campagne de communication, qui a pour objectif principal de faire connaître la marque et asseoir sa notoriété, a été initiée le 6 septembre. Elle s'est articulée de la manière suivante :

- une conférence de presse ;
- la présence d'un stand Floya à la journée sans voiture ;
- une présence sur les principaux réseaux sociaux ainsi que sur les moteurs de recherche ;
- une stratégie de gestion de la relation client (customer relationship management) avec des campagnes d'e-mailing, de notifications push et de communications intra-app ciblées ;
- une campagne d'affichage diffusée pendant 1 mois et demi ;
- une campagne au cinéma pendant trois semaines ;
- des spots radio diffusés pendant 1 mois et demi ;
- des collaborations avec des micro-influenceurs bruxellois sur les réseaux sociaux ;
- une action LinkedIn avec un message commun publié juste avant le lancement par près de 70 collaborateurs de la STIB (qui a généré une très large visibilité) ;
- une vaste campagne de communication et de formation interne à la STIB.

Il est prévu de relancer des campagnes similaires au début du printemps et à la rentrée 2024. La présence sur les réseaux sociaux sera maintenue entre ces différentes campagnes.

Le but est évidemment d'intégrer un maximum de partenaires. Floya rassemble aujourd'hui les quatre opérateurs de transport public belges (STIB, Tec, De Lijn, SNCB) ainsi que cinq opérateurs privés : Villo, Dott, TIER, Cambio et Poppy.

Cette première version de l'application Floya va encore évoluer dans les prochains mois avec de nouveaux services de mobilité et de nouvelles fonctionnalités. Les Taxis Verts viendront bientôt rejoindre la famille Floya ainsi que Voi (trottinettes) et Bolt. Des

¹¹⁹³ *Het zal ook mogelijk worden om via Floya vervoersbewijzen voor de TEC te kopen zodra de technische analyses in dat verband klaar zijn. Momenteel kunnen de dienstregeling en bepaalde realtimegegevens van de TEC al wel geraadpleegd worden.*

De integratie van Taxis Verts zou dit najaar klaar moeten zijn en die van Voi en Bolt normaal gezien ook binnen afzienbare tijd. De integratie van andere micromobiliteitsoperatoren hangt af van de lopende selectie naar aanleiding van de ordonnantie betreffende fietsdelen. De operatoren die een licentie krijgen, zullen we ook opnemen in Floya.

Daarnaast bekijkt de MIVB de technische mogelijkheden om nog zoveel mogelijk andere actoren uit de taxi- en deelvoertuigensector of de parkingsector op te nemen. De termijnen en de voorwaarden hangen af van talrijke technische en contractuele factoren, maar ook van de bereidheid van die operatoren om zich aan te sluiten.

De drie gewesten en de federale regering overleggen geregeld in de werkgroep over mobility as a service (MaaS). Er werd overigens een interfederale visie ontwikkeld. Het doel is om een sfeer van onderling vertrouwen te creëren tussen alle operatoren en de overheid, zodat de nodige gegevens gedeeld kunnen worden om de marktontwikkelingen en de behoeften van de gebruikers te volgen.

¹¹⁹⁵ *(verder in het Nederlands)*

Ik wil gerust een debat voeren over de keuzes die we maken in het kader van mobility as a service (MaaS) en de besparingen die op dat vlak mogelijk zijn. Het doel van de MaaS-applicatie wil ik echter wel verdedigen.

Op dit moment nemen veel Brusselaars en Belgen steeds hetzelfde vervoersmiddel: ofwel de metro, ofwel de fiets, ofwel de auto enzovoort. De multimodaliteit is nog vrij laag. Een

opérateurs de parkings publics et privés sont également appelés à entrer dans le nouveau système.

Pour l'instant, les données du TEC sont intégrées dans l'application Floya au niveau 1, c'est-à-dire que les horaires et certaines données en temps réel sont accessibles, mais il n'est pas possible d'acheter un ticket. Cette fonctionnalité sera ajoutée dès que le TEC le permettra. Des analyses techniques sont également en cours afin de permettre l'achat du ticket numérique du TEC via l'application Floya.

Le niveau 3 d'intégration des Taxis Verts est en cours de finalisation et devrait être mis en production cet automne. L'application inclura alors le paiement à ses fonctionnalités.

Les trottinettes et vélos partagés de Voi et de Bolt, qui font partie des deux derniers partenaires de la première vague d'opérateurs retenus en 2022, seront, eux aussi, intégrés rapidement.

L'intégration d'autres partenaires de micromobilité dépend du processus de sélection en cours dans le cadre de l'ordonnance bruxelloise sur le cyclopartage. À partir du mois de janvier, deux opérateurs resteront actifs dans la Région. Nous veillerons à les intégrer, ainsi que ceux obtenant les licences.

Par ailleurs, la STIB analyse les possibilités techniques d'intégrer d'autres acteurs de secteurs comme les taxis, les voitures partagées, mais aussi les parkings, dont notamment l'Agence de stationnement parking.brussels et ses park and ride (P+R). L'objectif est bien que l'application inclue un maximum d'acteurs de la mobilité présents en Région de Bruxelles-Capitale. Les délais et conditions dépendent de nombreux facteurs, techniques et contractuels, mais aussi de la volonté de ces acteurs de s'intégrer.

La STIB planifie quant à elle ses développements par trimestre.

Les trois Régions et le gouvernement fédéral ont des concertations régulières, dans le cadre du groupe de travail sur le projet de mobilité tout-en-un. Une vision interfédérale a d'ailleurs été élaborée. L'objectif est de créer un climat de confiance entre les opérateurs privés, les opérateurs publics et les autorités. Un travail de partage des données entre les opérateurs et les autorités doit être mis en place pour suivre l'évolution du marché et les besoins des usagers.

(poursuivant en néerlandais)

Actuellement, la multimodalité reste assez faible, car les usagers ont du mal à s'y retrouver dans le large éventail de moyens de transport disponibles.

Si nous organisons la mobilité autour de l'usager en lui montrant les options disponibles pour sa destination et en lui offrant la possibilité d'acheter son billet directement dans l'application, nous rendons la multimodalité nettement plus accessible.

obstakel daarvoor is de moeilijkheid om de weg te vinden in het brede beschikbare aanbod.

Als je de mobiliteit organiseert rond de gebruiker, zodat die voor zijn bestemming te zien krijgt wat de opties zijn en zo misschien alternatieve vervoerswijzen ontdekt waar hij niet aan dacht, en als je er dan ook nog eens voor zorgt dat hij binnen dezelfde applicatie ook meteen een ticket kan aankopen, dan wordt de multimodaliteit meteen heel laagdrempelig. Brussel is niet de enige stad die met die idee aan de slag gaat. Antwerpen is een bekend voorbeeld, maar ook steden als Wenen of Berlijn werken in dezelfde richting en beschikken over MaaS-applicaties.

Het is belangrijk dat de MIVB hierin het voortouw neemt. Die beschikt immers al over een eigen klantenbestand en kan dus snel veel mensen bereiken.

Ik heb hoge verwachtingen van deze app en zal die ook met veel overtuiging blijven verdedigen. Als we mensen alternatieven willen bieden, moeten we die zo duidelijk, toegankelijk en gebruiksvriendelijk mogelijk maken.

¹¹⁹⁷ (verder in het Frans)

Wij hadden dan ook gevraagd dat de eerste versie van Floya al gegevens over de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit zou bevatten en wij hebben de leverancier daaraan herinnerd. Die verzekerde ons dat hij daar prioritair werk van maakt.

Dat is technisch gezien niet zo evident. In heel Europa moet er overigens een inhaalbeweging gemaakt worden op het gebied van toegankelijkheid in digitale zaken, maar dat neemt niet weg dat de MIVB alles in het werk blijft stellen om zoveel mogelijk toegankelijkheidsgegevens op te nemen in Floya en het instrument zo inclusief mogelijk te maken. Daarvoor gebruikt ze een onafhankelijke audit als richtsnoer.

Midden september was er een ontmoeting tussen het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), de MIVB, Brussel Mobiliteit en het kabinet. Daarbij werden de gewestelijke verbintenissen ter zake vastgelegd en werd er afgesproken om de belangenverenigingen regelmatig in te lichten over de vorderingen.

¹¹⁹⁹ (verder in het Nederlands)

La STIB pouvant atteindre rapidement un nombre élevé d'utilisateurs, il est important qu'elle prenne les devants. J'attends donc beaucoup de cette application, que je continuerai de défendre avec beaucoup de conviction.

(poursuivant en français)

Monsieur Loewenstein, vous avez tout à fait raison : l'application doit, dès le début, intégrer des données sur l'accessibilité. La version de base livrée par le fournisseur ne prévoit pas ce type de fonctionnalités. Nous avons tout de suite rappelé que cela figurait dans les demandes, et devait être une priorité. L'on nous a garanti que l'amélioration de la situation actuelle, qui est loin d'être optimale, ferait l'objet d'un traitement prioritaire, car tout le monde doit avoir accès équitablement à cette nouvelle offre de service de la STIB.

De plus, d'autres applications de « mobility providers » n'ont pas toujours des données PMR disponibles ou en format exploitable par l'application. À l'échelle européenne, le numérique a en effet un important rattrapage à réaliser en termes d'accessibilité. La STIB reste néanmoins résolue à tout mettre en œuvre pour rendre Floya accessible et y inclure un maximum de données d'accessibilité.

Le travail de structuration des données d'accessibilité est en cours, et les fonctionnalités d'accessibilité feront encore l'objet de développements importants en 2024 et 2025, notamment en ce qui concerne la recherche d'itinéraires. La tâche n'est pas simple, mais la STIB y met toute son énergie. Un audit réalisé par un organisme indépendant sert de guide à cette mise en conformité.

Une rencontre entre le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, la STIB, Bruxelles Mobilité et le cabinet a eu lieu mi-septembre. Elle a permis de fixer les engagements de la Région dans le domaine et d'assurer un retour régulier vers les associations sur l'état d'avancement du dossier.

(poursuivant en néerlandais)

Mevrouw Rochette, u vroeg naar de cijfers en er is ook een schriftelijke vraag over ingediend. Er werden een aantal doelstellingen uitgezet, zowel over downloads als over betalende gebruikers. De doelstellingen werden behaald, maar aangezien de vraag al een tijdje op de agenda staat, geef ik de meest recente cijfers liever als antwoord op een schriftelijke vraag.

De vraag over de keuze van de aanbieders van deelsteps en -fietsen heb ik daarnet beantwoord. Bij de ontwikkeling van Floya zijn er enkele operatoren in opgenomen, maar dat zal uiteraard worden aangepast zodra de keuze is gemaakt.

Mevrouw Van Achter, Google Maps is zeker ook waardevol. Het is niet de bedoeling dat enkel de MIVB een MaaS-applicatie kan maken, maar het element van geïntegreerde betalingen is wel heel belangrijk, omdat we weten dat dit mensen kan aanzetten om over te stappen.

De app is nog niet even bekend als de andere, dat zal tijd vragen. Er is een groeipad gesteld met tussentijdse ambities en doelstellingen. We blijven dit opvolgen.

¹²⁰¹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De heer Weytsman maakte gewag van 31 miljoen euro, terwijl u het hebt over 14 miljoen euro.*

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

Ik vraag me af waar die 31 miljoen euro vandaan komt.

Het is onbegrijpelijk dat de verschillende openbaarvervoermaatschappijen in een klein land als België eigen instrumenten ontwikkelen die niet altijd compatibel zijn. Het feit dat er via Floya nog geen TEC-vervoersbewijzen gekocht kunnen worden, illustreert dat.

De toegankelijkheid en inclusiviteit van de app verzekeren is overigens geen keuze, maar een wettelijke verplichting. Dat moet dan ook zo snel mogelijk in orde gebracht worden.

Ik begrijp de argumenten voor een openbare app, maar de logge openbare besluitvorming mag niet verhinderen dat die app snel en vlot aangepast kan worden. Anders zullen private concurrenten meer succes hebben en zou de overheidsinvestering verloren geld zijn.

Een dergelijke app moet gebruiksvriendelijk en inclusief zijn, ook voor personen met een handicap. De introductie van Floya vormt een eerste stap. Nu moeten alle zeilen bijgezet worden om het publiek ertoe aan te zetten de app te installeren en om de Brusselaars, pendelaars en bezoekers een onberispelijke mobiliteitsdienst aan te bieden.

Madame Rochette, plusieurs objectifs ont été fixés, tant pour les téléchargements que pour les utilisateurs payants. Ces objectifs ont été atteints.

Madame Van Achter, le système de paiement intégré est primordial, car nous savons qu'il peut inciter les usagers à changer de mode de transport.

L'application n'est pas encore aussi connue que les autres, mais nous avons défini une trajectoire de croissance et déterminé des ambitions ainsi que des objectifs intermédiaires.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- M. Weytsman parlait de 31 millions, et vous évoquez pour votre part un budget de 14 millions sur huit ans, maintenance incluse. S'agit-il de 14 millions divisés ou multipliés par huit ? S'agit-il de 14 millions au total, lissés sur huit ans ?

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

Il me semble important de bien le préciser, par rapport aux 31 millions dont nous ignorons la provenance. Qu'en est-il exactement ?

Le fait qu'un souci de numérisation des billets du TEC n'ait pas permis d'inclure leur paiement dans l'application soulève à nouveau une problématique bien présente en Belgique : chaque opérateur développe un outil dans son coin et les systèmes ne sont pas interopérables. Un tel phénomène devient de plus en plus ridicule, au niveau d'un petit pays comme la Belgique, et incompréhensible pour le public. Chacun travaille avec des œillères.

Assurer l'accessibilité aux personnes en situation de handicap n'est pas un choix, c'est une obligation, basée sur l'ordonnance régionale transposant la directive européenne, ordonnance votée ici au Parlement. Tout nouveau site, toute nouvelle application doit être accessible. L'ordonnance prévoit bien sûr des exceptions, mais je ne pense pas que l'application Floya en fasse partie. Il faut donc rendre cette application accessible le plus vite possible et ainsi répondre à l'objection tout à fait légitime du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles.

Des moyens importants ont été et sont encore injectés dans ce service de mobilité tout-en-un bruxellois, tant au niveau de sa conception que de sa maintenance. J'entends le souhait de disposer d'une application publique, mais il faut s'assurer que la complexité et la lourdeur de la décision publique ne bloquera pas

la nécessaire flexibilité et la rapide capacité d'adaptation d'une telle application. À défaut, les concurrents privés prendront le dessus, et ces investissements auront été vains. Il est essentiel de garantir cette flexibilité et l'adaptabilité.

Pour le reste, je rappelle la nécessité de disposer d'une application intuitive et ouverte à tous, y compris aux personnes en situation de handicap, c'est-à-dire livrant aussi des informations sur les itinéraires physiquement accessibles et offrant une facilité de planification et de paiement. Aujourd'hui, on peut y payer un ticket de train et un ticket De Lijn mais pas un ticket STIB.

Le lancement de l'application Floya représente une première étape. Il faut maintenant mettre les bouchées doubles, inciter le public à télécharger celle-ci et à l'utiliser, et proposer un service de mobilité impeccable aux Bruxellois, mais aussi aux navetteurs et visiteurs.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (*en néerlandais*).- *Cette application reste selon moi très coûteuse, même si l'étalement du montant sur huit ans relativise quelque peu ce coût.*

Est-ce la responsabilité des opérateurs de rejoindre l'application ? L'application doit être accessible à tous et il ne peut y avoir de favoritisme à l'égard de certains opérateurs.

M. David Weytsman (MR).- Je suis un peu surpris par la réponse de Mme la ministre et la remarque de M. Loewenstein.

Vous nous dites, Madame la Ministre, que le coût total du développement de la plateforme et de l'application de mobilité tout-en-un est estimé à quelque 35 millions d'euros pour une période contractuelle de onze ans. Onze ans est égal à huit plus trois : huit ans pour le développement de l'application et trois ans pour la phase de test. Je n'invente rien, ce sont les chiffres que vous avez cités ici même en commission de la Mobilité.

J'aimerais comprendre à quoi correspondent les 14 millions d'euros par rapport à ces 35 millions. Est-ce une erreur de votre part ? Le montant a-t-il été substantiellement diminué ? Les 14 millions se rapportent-ils à la phase de huit ans de développement, de sorte que le budget pour la phase de test de trois ans serait de 17 millions ?

Je répète que je ne suis pas opposé à une telle plateforme. Par le passé, d'autres villes ont tenté d'instaurer ce type de planificateur d'itinéraire, malheureusement sans grand succès. De plus, il existe déjà des planificateurs d'itinéraire dans le privé. Dès lors, je me demande si un tel investissement en vaut vraiment la peine.

¹²⁰⁵ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)**.- We zijn het erover eens dat de app zo laagdrempelig mogelijk moet zijn om mensen ertoe aan te zetten om zich binnen de stad te verplaatsen zonder auto.

Ik blijf het wel een erg dure app vinden, hoewel de spreiding van 14 miljoen euro over 8 jaar dit enigszins relativeert. Ik begrijp dat er gaandeweg nog veel ontwikkeling nodig zal zijn.

Is het de verantwoordelijkheid van de operatoren zelf om zich aan te sluiten bij de app? Taxis Verts is binnenkort aangesloten, maar hoe sluiten andere taxibedrijven zich aan? Moeten ze zelf de vraag stellen of wordt er nog naar hen gecommuniceerd? De app moet toegankelijk zijn voor iedereen en mag geen operatoren naar voren schuiven.

¹²⁰⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Ik verzin geen cijfers. In een eerdere commissievergadering raamde u de kosten voor de ontwikkeling van een MaaS-platform en -applicatie op ongeveer 35 miljoen euro over elf jaar, waarvan acht jaar voor de ontwikkeling en drie jaar voor de testfase.*

Ik wil ook wel eens weten waarom u het nu ineens hebt over 14 miljoen euro. Was er ergens een vergissing? Of zal de testfase misschien 17 miljoen euro kosten?

Was de investering werkelijk de moeite waard, aangezien er al vergelijkbare routeplanners van privéspelers bestaan?

We kunnen dat alleen beoordelen als we de juiste cijfers krijgen. Mijnheer Loewenstein, u behoort tot de meerderheid en die sprak van 35 miljoen euro.

¹²⁰⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben niet de minister van Mobiliteit.*

¹²⁰⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U vroeg me waar ik dat cijfer vandaan haalde. Welnu, dat werd in een eerdere vergadering van de commissie voor de Mobiliteit vermeld.*

¹²¹¹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- *De veel gebruikte MIVB-app zou, door middel van een pop-upvenster, gebruikt kunnen worden als reclameplatform voor de Floya-app. Beide apps hebben immers dezelfde doelgroep.*

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- *Ik antwoord eerst op de vraag over de operatoren die opgenomen worden in de app. Dit wordt een project dat groeit en waaraan systematisch meer operatoren toegevoegd worden. In de eerste fase worden de verschillende vervoersvormen geïntegreerd. Iedereen kan zich aansluiten, maar dat gebeurt in verschillende fases, want daarvoor moeten meerdere backoffices op elkaar afgestemd worden.*

Er zijn drie niveaus van integratie, naarmate het betalingssysteem al geïntegreerd is. Voor de TEC blijkt de backoffice niet klaar voor deze integratie, zoals vermeld in het antwoord op de vraag van mijnheer Loewenstein. Dit is ook het geval voor enkele andere operatoren. Er moet een bepaalde koppeling mogelijk zijn tussen de bestaande systemen en het Floya-systeem.

Het is de bedoeling om alle operatoren aan te sluiten en het product zo aantrekkelijk mogelijk te maken, opdat alle operatoren erop gebrand zijn om aan te sluiten.

¹²¹⁵ (verder in het Frans)

Voorts is het onze morele en wettelijke plicht om ervoor te zorgen dat de applicatie inclusief is. Dat is een absolute prioriteit.

Het exacte budget voor het contract is 14 miljoen euro over acht jaar. Bij de opstart was daarvan 3,35 miljoen euro uitgegeven. In 2024 en 2025 zal er een groot deel geïnvesteerd worden in verdere ontwikkelingen.

Vous nous dites que tel est le cas et que le projet est en bonne voie. Mais, 31 ou 14 millions d'euros divisés par 10.000 téléchargements, cela fait 3.100 ou 1.400 euros par personne.

Vous allez me rétorquer que mes propos sont poujadistes, qu'il faut se laisser le temps agir, qu'il faut considérer les huit premières années. D'accord, mais j'aimerais d'abord que l'on s'entende sur le coût exact. C'est votre majorité, Madame la Ministre et Monsieur Loewenstein, qui a avancé le chiffre de 35 millions d'euros, en le ventilant sur plusieurs postes : développement de l'application, ressources humaines, etc.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Je ne suis pas ministre de la Mobilité*

M. David Weytsman (MR).- *Bien sûr, mais vous me demandez d'où sort ce chiffre : il a été cité en commission de la Mobilité.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *L'application populaire de la STIB pourrait servir de plateforme promotionnelle menant à Floya.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *L'intégration des opérateurs commence par celle des différents modes de transport, puis s'ouvre à tout opérateur qui le désire, à condition de pouvoir aligner son back office au système Floya.*

Notre objectif est de donner un maximum d'attractivité à l'application pour que tous les opérateurs la rejoignent.

(poursuivant en français)

Concernant la question de l'inclusivité, il ne s'agit pas d'une exception entrant dans le champ de l'ordonnance. Et même si c'était le cas, nous ne pourrions l'accepter. Une application comme Floya doit être accessible tant au niveau de l'utilisation que des données. Cela doit être une priorité. Même si l'ordonnance ne l'imposait pas, il s'agit d'une obligation morale. Pouvoir se déplacer est un droit fondamental.

¹²¹⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *U beaamt dat toegankelijkheid en inclusiviteit topprioriteiten moeten zijn van bij de ontwerpfase van elk nieuw project. Iedereen is het daarover eens. Hoe komt het dan dat de app daarin tekortschiet? Dat is overduidelijk een fout, en ik begrijp niet dat het tegenwoordig nog zover komt dat een instrument na de invoering nog aangepast moet worden aan de wettelijke verplichtingen.*

¹²¹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Floya is gebaseerd op een al langer bestaand instrument van Trafî, en bovendien beschikken externe dienstverleners niet altijd over toegankelijkheidsgegevens. We doen er alles aan om dat recht te zetten.*

¹²¹⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Dat is geen excuus. De instrumenten die we aanbieden, moeten van meet af aan toegankelijk zijn.*

- Het incident is gesloten.

¹²²⁷ **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

¹²²⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²²⁷ **betreffende de aanleg van 25.000 parkeerplaatsen op overstapparkings in en rond Brussel.**

Je vous ai donné le montant exact de l'enveloppe budgétaire du contrat, soit 14 millions d'euros sur huit ans. Au moment du lancement, 3,35 millions d'euros étaient dépensés.

D'importants développements sont déjà prévus pour 2024-2025. Il s'agira évidemment de pics dans les investissements. S'y ajoutent les coûts de la continuité et de la maintenance de l'application.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Qu'est-ce qui fait que cette application n'est pas accessible aujourd'hui ?*

Vous dites que vous êtes d'accord avec moi : elle devrait l'être, tant au niveau de son utilisation que des informations qui y figurent en termes d'accessibilité des transports en commun. Sans cesse, notre assemblée répète que l'accessibilité doit être une priorité, un réflexe de la part des concepteurs de projets. Ici, l'on conçoit un nouveau projet, avec un résultat qui n'est pas satisfaisant pour les personnes en situation de handicap.

C'est donc assez énervant, dès lors que nous sommes tous d'accord - majorité comme opposition - pour que les nouveaux projets - je ne parle pas des éléments qui sont déjà en place et qui entrent dans le programme pluriannuel de la STIB annexé au contrat de gestion - soient accessibles dès le départ.

Il s'agit d'une erreur manifeste et je ne comprends pas comment nous en sommes arrivés à devoir corriger un dispositif qui vient d'être créé et est censé répondre à des conditions définies par des textes législatifs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette application n'est pas accessible pour deux raisons. D'abord, pour son développement, nous nous basons sur un produit existant émanant du fournisseur technique Trafî, déjà sur le marché. Ensuite, les prestataires ne disposent pas toujours de toutes les données. Voici deux arguments que je rechigne à utiliser, car nous avons dû résoudre un problème et rattrapons le coup ! Il nous faut faire en sorte que l'accessibilité soit incluse dès le début du processus.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *Ce ne sont pas des excuses et je suis sûr que vous êtes d'accord avec moi. Peu importe les outils utilisés, ils doivent être accessibles.*

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant la création de 25.000 places de stationnement au sein de parkings de transit dans et autour de Bruxelles.

1229 *(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

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

1229 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Uit onderzoek van de ULB en de VUB in 2019 blijkt dat er dagelijks ongeveer 320.000 mensen uit de andere gewesten in Brussel komen werken. Een derde daarvan neemt de trein.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 26 avril 2022, je vous interrogeais sur la concertation avec la Flandre, la Wallonie et la SNCB pour le développement de parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles. Je mentionnais que, selon une étude de l'ULB-VUB datant de 2019, on pouvait estimer à environ 320.000 le nombre de navetteurs venant quotidiennement des autres Régions pour travailler à Bruxelles, qu'un tiers d'entre eux utilisaient le train pour venir travailler et que cet usage du train semblait aller de pair avec l'éloignement géographique.

We hebben het al eerder gehad over de investeringen die de NMBS in de uitbreiding van park-and-rides (P+R's) moet doen. In 2020 had ze 74.459 autoparkeerplaatsen in de buurt van stations, in 2022 was dat aantal met 0,54% gestegen tot 74.866. Tegen 2032 moeten het er 80.000 zijn. Bovendien wil de NMBS tegen 2032 164.000 fietsen kunnen stallen.

Nous avons aussi eu l'occasion de parler ici de l'importance que la SNCB doit accorder au développement de park and ride (P+R). Pour 2020, la SNCB mentionnait 74.459 places de parking réservées aux voitures aux abords des gares. Dans son rapport d'activités pour l'année 2022, ce nombre de places s'élève à 74.866, soit une croissance de l'offre de stationnement de 0,54 % en deux ans. La SNCB prévoit 76.600 places de parking pour voitures d'ici à 2027 et 80.000 places d'ici à 2032.

Elle prévoit, en parallèle, d'augmenter de 50.000 le nombre de places de parking pour vélos pour atteindre 164.000 places d'ici à 2032. Je suppose que ces objectifs chiffrés ont été pensés pour diminuer la congestion automobile dans notre Région, qu'ils tiennent compte de la santé des habitants de Bruxelles et qu'ils ont été validés par le ministre fédéral de la Mobilité.

1233 *Momenteel worden blijkbaar meerdere P+R-projecten onderzocht of aangelegd in Vlaanderen en Wallonië.*

Il apparaît aujourd'hui que plusieurs projets de parkings de dissuasion sont au stade de l'étude ou en construction en Flandre et en Wallonie.

Zoals u onlangs nog hebt gezegd, zorgt de aanleg van P+R's verder van Brussel voor een aanzienlijke daling van het fileleed op de invalswegen naar Brussel. Ik neem aan dat het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en de NMBS het daarmee eens zijn en dat de aanleg van 1.734 nieuwe autoparkeerplaatsen tegen 2027 de autodruk in Brussel zal helpen verminderen.

Comme vous le disiez encore récemment dans cette commission, « la mise en place de P+R plus en amont sur l'itinéraire réduit considérablement la distance parcourue en voiture, ainsi que les embouteillages sur les routes d'accès à Bruxelles. La question des P+R doit donc être envisagée à l'échelle métropolitaine ».

Het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling voorziet in de aanleg van 25.000 plaatsen in de metropolitane ruimte, waarvan 10.000 op Brussels grondgebied. Good Move zet in op P+R's voor verplaatsingen van meer dan 25 km en in de algemene beleidsverklaring staat dat de aanleg van P+R's in overleg met het Vlaams en het Waals Gewest en de NMBS moet gebeuren.

Je suppose que la Région flamande, la Région Wallonne et la SNCB partagent cet avis et que la création de 1.734 places de stationnement supplémentaires pour automobiles près des gares d'ici à 2027 aidera à désengorger notre Région.

Het wordt tijd dat de metropolitane gemeenschap laat zien wat ze in haar mars heeft. De Brusselaar mag niet de enige zijn aan wie maatregelen worden opgelegd. Momenteel telt het Brussels Gewest acht P+R's met 2.777 plaatsen. Wanneer worden dat er 10.000 en hoeveel zullen het er tegen het einde van de regeerperiode zijn?

Pour rappel, le plan régional de développement durable (PRDD) prévoit la réalisation de P+R offrant 25.000 places dans l'espace métropolitain, dont 10.000 sur le territoire bruxellois. Good Move mise sur les P+R, notamment pour les déplacements d'une distance supérieure à 25 kilomètres, et notre déclaration de politique régionale précise que « la création de parkings de transit (P+R) doit se concevoir dans une optique métropolitaine et fera l'objet d'une concertation spécifique avec les Régions flamande et wallonne, ainsi qu'avec le groupe SNCB ».

Hoe zit het met de 15.000 plaatsen buiten het Brussels Gewest? Hebben de andere gewesten met het Brussels Gewest overlegd over hun P+R-plannen? Hebt u weet van nieuwe P+R's bij

Il est temps de voir ce que la Communauté métropolitaine de Bruxelles, présentée comme une des merveilles de la sixième réforme de l'État, a dans le ventre. Les Bruxelloises et les

NMBS-stations? Hoeveel plaatsen leveren die op in het Vlaams en het Waals Gewest?

Hebt u meegewerkt aan de P+R-doelstellingen voor de NMBS? Volstaan die om een modal shift te bewerkstelligen? Is er onderzoek gedaan naar de impact op het Brusselse verkeer?

Bruxellois ne doivent pas être les seuls à se voir imposer des mesures contraignantes.

Aujourd'hui, la Région bruxelloise compte huit P+R et 2.777 places sur son territoire. Il est prévu d'offrir, à terme, 10.000 places. Quand cet objectif sera-t-il atteint et combien devrions-nous compter de places de stationnement P+R d'ici à la fin de la législature ? Quels sont les projets en cours et combien de places supplémentaires sont-elles concernées ?

Plus largement, où en est-on avec les 15.000 autres places de stationnement de l'espace métropolitain prévues dans le PRDD ? Les projets actuels de parkings de dissuasion dans les deux autres Régions ont-ils fait l'objet d'une concertation avec la Région bruxelloise ?

En savez-vous plus sur la création de parkings de dissuasion à proximité de gares de la SNCB dans la semi-périphérie bruxelloise ? Des plans vous ont-ils été présentés ? Sont-ils bien situés le plus en amont possible ? Combien de places de stationnement futures sont-elles concernées dans chaque Région ?

Avez-vous participé directement ou indirectement à la fixation des objectifs de la SNCB en matière de places de parking pour voitures d'ici à 2027 et 2032 ? À défaut, ces chiffres ont-ils fait l'objet d'une discussion quelconque lors de comités interministériels, groupes de travail, etc. ? Sont-ils suffisants pour parvenir au report modal qui permettrait à notre Région de réduire, voire - rêvons un peu - de mettre fin à la congestion automobile ?

Une étude relative aux effets sur la congestion actuelle - pour les navetteurs et les Bruxellois - de la création de nouvelles solutions de stationnement en amont de Bruxelles, aux abords des gares, a-t-elle été réalisée ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en dire plus sur ses conclusions ?

¹²³⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Momenteel tellen de P+R's volgens parking.brussels slechts 2.777 plaatsen. Het doel van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling is dus nog veraf. Deze regeerperiode zijn er slechts 50 plaatsen bij gekomen, meer bepaald aan het UZ Brussel. Van een reële impuls is helaas geen sprake. De P+R's worden ook niet uniform beheerd.

Om de aantrekkelijkheid van de P+R's te bevorderen, moeten parkeerders dringend duidelijke en gemakkelijk raadpleegbare informatie krijgen.

Met wie en waar wordt er onderhandeld over nieuwe P+R's? Schieten de onderhandelingen op?

Wanneer zullen alle P+R's toegankelijk zijn, nu het contract met Indigo afloopt? Wanneer neemt parking.brussels het beheer over?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous ai interrogée en juin sur la feuille de route régionale en matière de P+R, mais je constate que cette question réapparaît. À ce stade, selon le site de parking.brussels, les P+R comptent seulement 2.777 places au total. Nous sommes donc loin de l'objectif du PRDD. La présente législature n'aura vu l'ouverture que de 50 places à l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles.

On ne peut malheureusement pas parler d'une réelle impulsion politique. Rappelons également que la gestion des parkings existants n'est pas optimale, car elle n'est pas uniformisée : certains sont gérés par parking.brussels, d'autres non, certains sont payants, d'autres sont gratuits, certains sont accessibles dans la zone de basses émissions (LEZ), et d'autres sont situés en dehors de celle-ci.

Si nous voulons augmenter le taux d'occupation de ces parkings, il est urgent de proposer à leurs visiteurs une information limpide et facile à consulter. Contrairement à l'ensemble des villes qui ont développé une offre de parkings de dissuasion, Bruxelles

Hebt u het bezwaar tegen de vergunning voor P+R Stalle al kunnen onderzoeken?

Parking.brussels was gestart met de vergunningsaanvraag voor P+R Herrmann-Debroux en P+R Delta, maar stootte op de weigering van de gemeente om een openbaar onderzoek te organiseren. Gaat u in overleg met de gemeente?

Wat heeft het onderzoek naar de toekomstige P+R ter hoogte van het sportcentrum Forêt de Soignes in Oudergem opgeleverd?

n'affiche toujours pas, depuis le ring, ses différents parkings-relais, ni la disponibilité de leurs places, en tout cas pas de façon optimale.

Outre les 50 places mises à disposition, vous indiquez en juin que d'autres projets P+R étaient en négociation avec différents acteurs. Lesquels ? De quelles localisations s'agit-il ? Comment avancent ces projets ?

Quand l'ensemble des P+R sera-t-il accessible dans le cadre de la LEZ, maintenant que les contrats avec leur gestionnaire actuel, la société Indigo, arrivent à leur fin ? Quand parking.brussels, l'agence bruxelloise de stationnement, reprendra-t-elle la gestion de l'ensemble des P+R ?

Du côté des parkings situés en dehors de la LEZ, le permis de celui de Stalle avait fait l'objet d'un recours que vous deviez examiner. Qu'en est-il ?

Parking.brussels avait entamé les démarches d'obtention des permis pour la mise en gestion des P+R Herrmann-Debroux et Delta, mais le processus avait été bloqué après le refus de la commune d'organiser l'enquête publique. Comment avez-vous collaboré avec cette dernière à ce sujet ?

L'étude relative au futur P+R à la hauteur du centre sportif de la Forêt de Soignes à Auderghem est-elle terminée ? Pouvez-vous nous en livrer les détails ?

Que pouvez-vous nous communiquer au sujet de l'expansion du parking Crainhem, qui avait été rejetée par la commune ? Une négociation a-t-elle permis d'aboutir depuis ?

Un chèque de 2 millions d'euros avait été donné par parking.brussels à Brussels Expo en vue de la construction d'un P+R sur le parking C. L'opérateur a-t-il désormais récupéré cet argent ? Qu'en est-il de ce projet, au regard de la volonté régionale de réaménager l'autoroute A12 à proximité ?

L'attribution du marché public pour l'évaluation du système actuel de téléjalonnement était prévue et les résultats étaient attendus dans les derniers mois. En disposez-vous désormais ? Combien de panneaux sont aujourd'hui fonctionnels et combien ont été enlevés ? Des discussions avec la Flandre pour l'installation de panneaux sur son territoire en amont de Bruxelles étaient prévues. La Région a-t-elle trouvé une solution avec la société De Werkvennootschap à ce sujet ?

Enfin, un recours avait été introduit à l'encontre de l'attribution d'un marché public pour l'installation de panneaux sur le territoire bruxellois et le processus était bloqué. Où en sommes-nous actuellement ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Deux aspects m'intéressent dans la question de M. Loewenstein. Premièrement, il y a la concertation avec les autres Régions et*

¹²³⁷ *Zit er schot in de onderhandelingen over de uitbreiding van P+R Kraainem, die de gemeente in eerste instantie heeft verworpen?*

Parking.brussels had Brussels Expo 2 miljoen euro gegeven voor de aanleg van een P+R op parking C. Is dat project er gekomen?

Hebt u de resultaten van de evaluatie van de huidige parkeergeleiding? Hoeveel panelen zijn er in gebruik en hoeveel zijn er weggehaald? Zullen er ook in Vlaanderen borden worden geïnstalleerd? Hoever staat het beroep tegen de toekenning van een openbare aanbesteding voor de installatie van borden in Brussel?

¹²³⁹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- In de vraag van de heer Loewenstein zijn er twee aspecten die mij interesseren. Om te beginnen is er het overleg met de andere gewesten en de metropolitane gemeenschap die is ontstaan na de zesde staatshervorming. Natuurlijk is overleg uitermate belangrijk. Ik

weet niet of een bijkomend instrument, zoals minister-president Vervoort voorstelt, een oplossing biedt. Ik weet wel dat er in Vlaams-Brabant een vervoersregio is waar de MIVB en de NMBS systematisch worden uitgenodigd om op strategisch vlak de link met Brussel te bespreken.

Zoiets zou ook in de andere richting moeten werken. Worden de Vlaamse spelers betrokken bij belangrijke dossiers voor Brussel en voor de Rand? Met zulk overleg zouden we al heel wat vooruitgang kunnen boeken.

De tweede vraag gaat over de overstapparkings. Mevrouw d'Ursel heeft een goed overzicht gegeven over de lopende dossiers. Ik ben ook heel benieuwd naar het dossier van de A12. Mensen die in de Rand wonen, zoals in Meise en Grimbergen, klagen steen en been, in de eerste plaats omdat het openbaar vervoer er gewoon niet naar behoren is. Ze wachten op de tramlijnen die Vlaanderen aan het aanleggen is. Er is wel fietsinfrastructuur, dus dat vormt geen probleem. Maar er zijn geen overstapparkings. De overstapparking die gepland was aan tramhalte Esplanade, is blijkbaar geschrapt. U denkt ook aan een parking aan de Heizel, maar ik weet niet of dat concreet is.

¹²⁴¹ Mensen die in de Vlaamse Rand wonen en die werken in Brussel, hebben vaak hun auto nodig en kunnen niet altijd gemakkelijk op het Brusselse net overstappen. Ik snap dus niet waarom u geen werk maakt van de Esplanadeparking. Ik denk dat het voor u ideologisch niet evident is om parkings aan te leggen, want dat is niet iets waar u voor staat.

¹²⁴³ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Mijnheer Loewenstein, mijn fractie beschouwt P+R's als een essentiële oplossing om de autodruk in Brussel te verlagen. Ik ben het dus volledig met u eens.*

Er is echter ook behoefte aan nieuwe infrastructuur. In 2016 bestelde het Vlaams Gewest een onderzoek dat de strategische plaatsen voor nieuwe P+R's aan het licht moest brengen, ook in de Brusselse Rand.

De criteria waren de ligging ten opzichte van filegevoelige zones, de potentiële tijdswinst, de overstap op het openbaar vervoer, de toegankelijkheid, de sociale nabijheidsfunctie en planningsaspecten. Het leverde 64 mogelijke P+R-locaties op.

Om de toestroom van autoforenzelen te verminderen, meent de PS dat we niet alleen het openbaar vervoer moeten uitbreiden tot de randgemeenten, maar ook P+R's buiten het gewestelijk grondgebied moeten aanleggen, bij voorkeur bij stations of haltes met een verbinding naar het stadscentrum.

la communauté métropolitaine résultant de la sixième réforme de l'État.

Les acteurs flamands sont-ils impliqués dans les principaux dossiers pour Bruxelles et la périphérie? Une réelle concertation permettrait d'enregistrer des progrès considérables.

Viennent ensuite les parkings de transit. Les habitants de la périphérie ne cessent de déplorer le manque de transports publics. Les infrastructures cyclables sont bel et bien présentes en périphérie, mais il n'y a aucun parking de transit. L'idée d'aménager un parking à l'arrêt Esplanade a apparemment été abandonnée.

Les personnes qui habitent en périphérie et qui travaillent à Bruxelles ont souvent besoin de leur voiture. Il faut, selon moi, leur faciliter l'accès au réseau de transport bruxellois.

Mme Leila Agic (PS).- Monsieur Loewenstein, pour mon groupe politique, ce sujet est essentiel si l'on souhaite véritablement diminuer la congestion automobile à Bruxelles. Je rejoins donc complètement votre point de vue à cet égard et ne reviendrai pas sur l'analyse réalisée.

En revanche, j'insiste sur la nécessité de créer de nouvelles infrastructures permettant d'optimiser les déplacements alternatifs des travailleurs et visiteurs en provenance de l'ensemble de la zone métropolitaine. En 2016, la Région flamande avait commandé une étude visant à déterminer les lieux stratégiques pour le déploiement de sites park and ride (P+R), notamment en périphérie bruxelloise.

En tant que membre du comité d'accompagnement, la Région de Bruxelles-Capitale suivait cette étude dont le but était de déterminer des lieux d'implantation de parkings sur la base des critères suivants :

- position par rapport à des zones de congestion ;
- gain de temps potentiel ;
- connexion avec les transports en commun ;
- accessibilité ;

¹²⁴⁵ *Mijn fractie wil dat er dringend overleg komt over een globale oplossing voor het Brusselse grondgebied en de beide Brabantse provincies.*

Overlegt u met gemeenten uit de metropolitane gemeenschap over de aanleg van P+R's op hun grondgebied? Zien de Vlaamse en Waalse regering het zitten dat er op hun grondgebied nieuwe P+R's komen?

¹²⁴⁷ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- Ik schaar me opnieuw achter de vraag van de heer Loewenstein, omdat de uitbreiding van de park-and-ride (P+R)-parkeerplaatsen een cruciale rol speelt bij het verminderen van de autodruk.

Ondanks concrete stappen in de vorige regeerperiode blijven we ver achter bij onze doelstelling van 10.000 plaatsen, en dat is teleurstellend. De vorige regering heeft een strategische visie en nota goedgekeurd voor de creatie van 8.000 P+R-parkeerplaatsen, verspreid over verschillende locaties, en telkens gekoppeld aan een metro- of sneltramterminus.

De promotieopdracht voor de bouw van P+R Stalle met 800 plaatsen werd tijdens de vorige legislatuur al gelanceerd op parking.brussels. Ook werden toen de milieu- en stedenbouwkundige certificaten uitgereikt voor de bouw van nog twee andere grote P+R's, met in totaal 2.000 plaatsen. Met die certificaten kon men snel een promotieopdracht lanceren en nog deze legislatuur met de bouw starten. Vier jaar geleden stond

- fonction sociale de proximité ;
- contraintes de planification.

Sur la base de cette analyse, 64 localisations de parking ont été identifiées, ainsi que des niveaux de priorité de réalisation. Ces lieux ont l'avantage d'améliorer l'accessibilité de notre Région et permettent ainsi une diminution des embouteillages à l'entrée de Bruxelles.

Le PS estime que, pour diminuer le flux des navetteurs qui utilisent quotidiennement leur véhicule pour se rendre au travail à Bruxelles, il convient non seulement d'étendre notre réseau de transports en commun aux communes de la périphérie, mais également de créer des parkings de dissuasion à l'extérieur du territoire régional, de préférence à côté de gares ou transports en commun se rendant dans le centre de Bruxelles. En effet, seuls les trains, les métros et les trams permettent le transport d'un aussi grand nombre de personnes sur de longues distances et en leur garantissant un certain confort.

Ma formation politique estime donc qu'il est urgent de se mettre autour de la table et de proposer une solution globale couvrant le territoire bruxellois et les deux Brabant. Nous vous invitons dès lors à poursuivre vos efforts pour créer des parkings de transit et renforcer l'ensemble des réseaux de transport, ce qui permettrait de décongestionner vraiment Bruxelles et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants.

Sans répéter les questions posées par mon collègue, que nous rejoignons entièrement, pourriez-vous nous indiquer si des contacts ont été pris avec les communes de la zone métropolitaine concernant l'implantation de parkings de transit sur leur territoire ?

Quelles sont les positions actuelles des gouvernements flamand et wallon face à notre volonté partagée de créer des parkings de transit sur leurs territoires respectifs ?

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *L'augmentation du nombre de places de stationnement park-and-ride (P+R) est cruciale pour réduire la pression automobile.*

Malgré des étapes concrètes franchies sous la précédente législature, nous sommes encore loin de l'objectif de 10.000 places. Le précédent gouvernement avait pourtant adopté une vision et une note stratégiques pour la création de 8.000 emplacements P+R, répartis sur différents sites et à chaque fois connectés à un terminus de métro ou de tram express. Or, nous sommes restés bloqués à 2.700 places.

Pourquoi les projets déjà dotés des permis d'urbanisme et d'environnement nécessaires n'ont-ils pas été réalisés ? Quelles sont les raisons du manque d'investissements dans les places P+R ?

alles dus klaar om het P+R-aanbod en het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk uit te breiden. Meer dan 5.000 P+R-parkeerplaatsen konden normaal gerealiseerd worden tegen 2024.

We zijn echter blijven steken op 2.700 plaatsen, wat overeenkomt met het aantal P+R-plaatsen in de stad Gent. Dat is ver verwijderd van wat we hadden kunnen en moeten bereiken.

Waarom zijn de projecten waarvoor al stedenbouwkundige en milieucertificaten werden uitgereikt, niet uitgevoerd? Wat zijn de redenen voor de stagnatie van en het gebrek aan investeringen in de P+R-parkeerplaatsen?

Wat zijn de plannen om het P+R-aanbod te vergroten? Maakt u nog een inhaalbeweging of schuift u die plannen door naar de volgende regering?

¹²⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een vlotte overstap op het openbaar vervoer is van cruciaal belang. Daarnaast moet een P+R zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt van de pendelaar liggen. Als aan die voorwaarden is voldaan, verminderen P+R's de files op de invalswegen naar Brussel gevoelig. Daarom moeten we de P+R-kwestie in de context van de metropolitane gemeenschap bekijken.*

Meerderden onder u vermelden het huidige aantal van 2.700 plaatsen, maar er wordt ook aan nieuwe projecten gewerkt.

¹²⁵¹ (verder in het Nederlands)

Ik ben verbaasd dat een aantal mensen niet op de hoogte is van de stand van zaken. De vergunning voor de bouw van een nieuwe parking Stalle met 750 plaatsen werd pas voor de zomer afgeleverd, nadat er beroep was aangetekend bij de vergunning. Deze vergunning is natuurlijk nodig om de bouwwerken op te starten. Ook de andere P+R in de buurt van Adeps, als onderdeel van het Richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux, blijft op de planning staan.

Voorts zetten we in op het valoriseren van bestaande parkings. Aan de rand van het gewest bestaan al heel wat parkings die nu onderbenut zijn. In het huidige budgettaire klimaat is het zinvol om zulke parkings deels om te vormen in P+R. Bij het Universitair Ziekenhuis Brussel werden bijvoorbeeld 50

Quels sont les plans visant à augmenter l'offre P+R ? Allez-vous les refiler au prochain gouvernement ou entreprendre une manœuvre de rattrapage ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout d'abord - et cela rejoint la remarque de Mme Agic -, pour jouer pleinement leur rôle de parkings de dissuasion, les P+R doivent être bien connectés aux transports en commun et se situer le plus possible du lieu d'origine du déplacement. Les P+R sur le territoire bruxellois ne répondent pas entièrement aux besoins des navetteurs, car ils sont souvent trop proches de leur destination. Un automobiliste qui circule depuis déjà 30 ou 45 minutes aura tendance à aller au plus près de sa destination, surtout si le stationnement à l'arrivée est aisé, voire gratuit.

La mise en place de P+R plus en amont sur l'itinéraire réduit considérablement la distance parcourue en voiture et les embouteillages sur les routes d'accès à Bruxelles. Dans ce contexte, la question des P+R doit être envisagée à l'échelle métropolitaine. Cela ne veut pas dire que la Région bruxelloise ne doit pas assumer sa part de responsabilité, ce qu'elle fait, par ailleurs. Le plan régional de développement durable et Good Move fixent des objectifs de création de P+R en Région bruxelloise, et nous nous y attelons avec les équipes de Bruxelles Mobilité et de parking.brussels.

Plusieurs d'entre vous ont cité le chiffre de 2.700 places, mais de nouveaux projets sont en cours.

Le permis pour la construction d'un nouveau parking Stalle de 750 places n'a été délivré qu'avant l'été. Les places P+R prévues dans le plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux restent également d'actualité.

Par ailleurs, nous nous engageons à valoriser les parkings existants actuellement sous-utilisés. Dans le contexte budgétaire actuel, il est logique de convertir partiellement ces parkings en P+R.

plaatsen ter beschikking gesteld. We bespreken momenteel nog mogelijkheden met andere eigenaars.

1253 *(verder in het Frans)*

P+R Coovi is verre van verzadigd. Het gebruik kan nog veel beter.

Intussen is het parkeren op P+R's gratis geworden.

1255 *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, u hebt het over wat er in mijn ideologie past. Welnu, gratis P+R-parkings passen daar perfect in. Ze vormen immers de perfecte oplossing voor mensen die onvoldoende toegang hebben tot openbaar vervoer. De kwaliteit van het openbaar vervoer in Brussel is heel wat beter dan in Vlaanderen. Voor veel pendelaars is het daarom noodzakelijk om een P+R-parking te gebruiken. Wat in mijn ideologie past, is beter en ruimer openbaar vervoer in Vlaanderen. Daarnaast moeten er echter ook overstapparkings komen. We hebben vastgesteld dat elke mogelijke drempel moet weggenomen worden, en hebben de parkings dus gratis gemaakt. Voor mensen die naar Brussel komen met de wagen, is het gebruik van een overstapparking reeds een tijdsinvestering. Sinds de parkings gratis zijn, wordt er vaker gebruik van gemaakt. Zo heeft de P+R-parking Coovi een hogere bezettingsgraad sinds de invoering van de nieuwe maatregel. Het is wel zo dat er nog veel plaats is op die parking, de volle capaciteit is er nog niet bereikt.

1257 *(verder in het Frans)*

Over P+R's buiten het Brusselse grondgebied overleggen we met de NMBS en het Vlaams Gewest. Het Vlaams Gewest heeft onlangs mobiliteitsplannen opgesteld, waarin een uitgebreid P+R-netwerk is opgenomen. Het Brussels Gewest was betrokken bij de uitwerking van de plannen en het openbaar onderzoek. Er zijn geregelde contacten tussen Brussel Mobiliteit en de Vlaamse vervoerregio's in de Brusselse Rand.

Het Vlaams Gewest heeft in mei een nieuwe P+R met 286 plaatsen geopend in Tervuren. Die vormt een aanvulling op die van Asse, Vilvoorde en Sint-Genesius-Rode, goed voor een totaal van zo'n 670 plaatsen. In Groot-Bijgaarden komt er volgend jaar een P+R met 86 plaatsen bij.

(poursuivant en français)

Concernant le taux d'occupation, le parking du Ceria, par exemple, est loin d'être rempli. Il y a encore beaucoup de marge pour le faire mieux fonctionner.

Les P+R ont été rendus gratuits.

(poursuivant en néerlandais)

Madame Van Achter, les parkings P+R gratuits constituent en effet la solution idéale pour les personnes qui n'ont pas suffisamment accès aux transports publics. Mais il faut également des parkings de transit. C'est pourquoi nous avons donc rendu les parkings gratuits. Ainsi, le parking du Ceria, par exemple, connaît un taux d'occupation plus élevé depuis l'introduction de la nouvelle mesure.

(poursuivant en français)

Les dossiers concernant les P+R situés en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale font l'objet de concertations avec la SNCB et la Région flamande. La Région flamande, via ses deux régions de transport (vervoerregio) de la périphérie bruxelloise, a récemment élaboré des plans régionaux de mobilité ayant notamment pour objectif l'élaboration d'un réseau conséquent de P+R, via les points Hoppin. La Région de Bruxelles-Capitale a été impliquée dans la phase d'élaboration de ces plans et dans la phase d'enquête publique, et donc dans l'élaboration de la stratégie des P+R. Bruxelles Mobilité et les régions de transport ont des contacts réguliers quant aux différents dossiers qui les concernent, en ce compris les P+R.

En ce qui concerne plus spécifiquement la région de transport de la périphérie bruxelloise, la Région flamande a ouvert, en mai dernier, un nouveau parking de dissuasion de 286 places à Tervuren, près du terminus du tram 44. Celui-ci s'ajoute aux parkings existants de Asse, comptant 200 places, de Vilvoorde, comptant 100 places et de Rhode-Saint-Genèse, comptant 86 places. Le total s'élève donc à environ 670 places. D'autres P+R sont prévus en Région flamande, notamment à Grand-Bigard. Selon les dernières informations, 86 places y seraient créées en 2024.

1259 (verder in het Nederlands)

Een gedetailleerde lijst van de 'Hoppinpunten' is te vinden in de gewestelijke plannen van de Vervoersregio.

Het is de bedoeling om overstapmogelijkheden te creëren aan zoveel mogelijk NMBS-stations in Vlaanderen en Wallonië. Zowel voor auto's als fietsen stijgt de vraag naar overstapmogelijkheden dicht bij de plek waar pendelaars wonen. Dergelijke multimodale knooppunten maken deel uit van Good Move, maar zijn ook in de andere gewesten nodig.

In het beheerscontract van de NMBS wordt voor de periode 2023-2032 een ambitie geformuleerd van 5.400 extra plaatsen voor wagens ten opzichte van 2021 en een totaalaanbod van 80.000 plaatsen tegen 2032.

Dat openbare beheerscontract zal gepaard gaan met meerjarenplannen, zowel voor de NMBS als voor Infrabel. De Brussels regering heeft daarover ook steeds een positief advies gegeven, omdat ze ervan overtuigd is dat dat de richting is, die we uit moeten.

De P+R-parking Esplanade werd niet geschrapt, mevrouw Van Achter. Het project van de heraanleg van de A12 werd in twee delen opgesplitst. De ontwikkeling van de Heizelvlakte is immers een enorm project en de overstapparkings moeten op strategische plaatsen worden aangelegd. We moeten nagaan op welke locatie een overstapparking de grootste impact heeft. De P+R-parking Esplanade blijft zeker behouden in het plan, maar we gaan nog na waar die precies moet komen.

1261 (verder in het Frans)

Sinds midden september geven drie wegwijzers aan hoeveel plaatsen er bij P+R Coovi vrij zijn. Bij P+R Kraainem zijn er wegwijzers in de buurt van de parking, maar omdat het merendeel van de 193 plaatsen door abonnees wordt gebruikt, is er nog geen dynamische parkeergeleiding aangelegd. De andere P+R's zijn vrij toegankelijk.

We moeten verder werk maken van parkeergeleiding. Het is de bedoeling om bestaande parkeergelegenheid ook als P+R te gebruiken. We proberen aan elke afrit van de Ring zo'n P+R aan te leggen. Bij Delta en Herrmann-Debroux staan veel langparkeeders, wat het gebruik als P+R in de weg zit.

Leefmilieu Brussel heeft bij de gemeente Oudergem extra informatie opgevraagd over de aangevraagde vergunningen voor Delta.

Over P+R Herrmann-Debroux hebben parking.brussels en de gemeente overleg gepleegd.

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif est de créer des possibilités de transit dans un maximum de gares SNCB en Flandre et en Wallonie.

Le contrat de gestion de la SNCB prévoit 5.400 places supplémentaires pour les voitures pour la période 2023-2032 par rapport à 2021 et une offre totale de 80.000 places à l'horizon 2032.

Le parking P+R à hauteur de l'arrêt Esplanade n'a pas été supprimé, nous réfléchissons encore à son emplacement. En effet, le développement du plateau du Heysel est un projet d'envergure et les parkings de transit doivent être aménagés à des endroits stratégiques.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le téléjalonnement, au Ceria, trois panneaux statiques directionnels indiquent le P+R Ceria et affichent le nombre de places disponibles depuis la mi-septembre.

Quant au P+R Crainhem, un jalonnement existe à proximité du parking, mais étant donné que ce dernier est plutôt petit - 193 emplacements, avec une majorité d'abonnés -, le téléjalonnement n'est pas encore disponible.

Les autres P+R sont en accès libre.

Il faut continuer à mettre en place le téléjalonnement. Le but est de mutualiser les emplacements de parking existants pour disposer de nombreux P+R à offrir partout aux automobilistes qui se rendent à Bruxelles. Nous nous attelons à ce qu'à chaque sortie du ring, un P+R soit disponible pour ceux qui, entrant dans la zone de basses émissions (LEZ), veulent laisser leur voiture ; c'est dans ce cadre que le P+R de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles a été créé.

À Delta et à Herrmann-Debroux, de nombreuses voitures ventouses présentes dans les parkings en empêchent l'utilisation

¹²⁶³ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *We zullen het fileprobleem niet verhelpen door alleen de Brusselaars verplichtingen op te leggen. Met P+R's op het Brusselse grondgebied laten we zien dat we ons deel doen, maar autoforensen zullen slechts hun auto laten staan als er P+R's dichterbij hun vertrekplaats worden aangelegd en als er efficiënt openbaar vervoer en treinverkeer komt.*

Ik had uw antwoord wel verwacht. U stelt alles in het werk om binnen de gewestgrenzen P+R's aan te leggen, maar het overleg met de andere gewesten en de NMBS moet meer opleveren, temeer omdat de federale minister van Mobiliteit tot uw partij behoort. U vermeldde overleg met Vlaanderen en de federale overheid, maar hoe zit het met Wallonië, waar Ecolo aan het roer staat inzake mobiliteit?

Collega d'Ursel meldt dat sommige P+R's niet toegankelijk zijn voor voertuigen die de lage-emissiezone niet in mogen. Hoe zit dat?

¹²⁶⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Vijftig extra plaatsen in vijf jaar, dat wijst op een gebrek aan politieke wil. De lopende projecten waarnaar u verwijst, waren grotendeels al gestart toen u minister werd.*

P+R Coovi wordt onderbenut. Het is goed dat je er nu gratis kunt parkeren, maar wat doet u verder om het gebruik te stimuleren? Wordt er ook nagedacht over de omvang van de P+R's? Is het niet aangewezen om kleinere P+R's aan te leggen of samen te werken met bedrijven aan de stadsrand? Tijdens het weekend zouden we die parkeergelegenheid ter

comme de vrais P+R. La gestion de ces parkings est donc importante.

Concernant Delta, une concertation avec la commune d'Auderghem a eu lieu. Des compléments d'information ont été sollicités par Bruxelles Environnement au sujet des demandes de permis qui ont été introduites. Le processus va maintenant suivre son cours.

Pour le P+R Herrmann-Debroux, une réunion a eu lieu entre parking.brussels et la commune, afin de s'accorder sur les éléments de la demande de permis à introduire. À la suite de cette réunion, des ajustements devraient être réalisés.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous ne réglerons pas les problèmes de congestion en imposant des contraintes aux seuls Bruxellois, sans solution en amont pour les quelque 200.000 navetteurs qui rejoignent chaque jour la Région. Avoir des P+R sur le territoire bruxellois, c'est très bien et c'est aussi une manière de dire à nos voisins ainsi qu'à l'État fédéral que nous faisons notre part du travail. Toutefois, nous n'inciterons les navetteurs à renoncer à leur voiture qu'avec des parkings bien plus en amont, reliés à des transports publics performants, essentiellement le train.

Je m'attendais à votre réponse. Vous vous efforcez de développer les P+R à l'intérieur des frontières régionales, mais il est indispensable que, pour les parkings de dissuasion hors de Bruxelles, la concertation avec les autres Régions et la SNCB soit plus fructueuse. En outre, le ministre fédéral de la Mobilité partage votre couleur politique. Je regrette qu'en plus de quatre ans, la situation n'ait pas évolué davantage.

Dans le cadre des contacts et des concertations, vous évoquez la Flandre et l'État fédéral. Qu'en est-il de la Wallonie, où Ecolo gère la mobilité et gouverne avec le PS et le MR ? Quels sont vos contacts avec vos homologues wallons ?

Mme d'Ursel critique le fait que certains P+R ne sont pas accessibles aux véhicules non admis dans la LEZ, vu la présence de caméras de contrôle sur les itinéraires d'accès. Cela m'étonne, puisque l'objectif est de permettre à tous les automobilistes de garer leur véhicule aux portes de Bruxelles pour emprunter les transports en commun. Qu'en est-il ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cinquante places de plus en cinq ans - chiffre que vous venez de confirmer -, cela témoigne d'un manque patent de volonté politique.

Vous nous parlez de plusieurs projets en cours. La plupart de ces projets l'étaient déjà à votre arrivée. Il m'est dès lors difficile de percevoir la dynamique politique que vous avez pu insuffler et la volonté d'accélérer les choses pour obtenir de meilleurs résultats.

Vous nous parlez du parking du Ceria, qui est largement sous-utilisé et dont il a déjà souvent été question ici. Hormis offrir la gratuité - qui est une bonne idée -, que faites-vous pour en assurer

beschikking kunnen stellen van mensen die komen shoppen of voor ontspanning naar de stad komen.

Hoelang duurt het nog voor we weten waar P+R Esplanade precies komt?

la promotion ? Si rien n'est fait, il est facile ensuite de décider d'abandonner le projet sous prétexte de son manque de succès.

Il est vrai que ce parking est gigantesque et qu'il est sous-utilisé, mais c'était déjà le cas à votre arrivée. Je me demande dès lors s'il existe une réelle réflexion sur la dimension des parkings.

Pour les futurs parkings, ne serait-il pas plus judicieux, à l'instar des autres pays, de réfléchir à l'aménagement de plus petites unités ou à des partenariats avec des entreprises localisées en entrée de ville ? Durant la semaine, ces parkings sont utilisés par les navetteurs, mais, pendant le week-end, ils pourraient être mis à disposition des citoyens qui se rendent en ville pour faire du shopping ou pour des activités de loisir.

Combien de temps vous faut-il pour déterminer le lieu d'implantation du parking Esplanade ? L'étude date de 2018 et les travaux à la fin de l'autoroute A12 ont commencé. Que se passe-t-il dans ce dossier ? De qui se moque-t-on ?

¹²⁶⁹ **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).** - Ik wil er zeker van zijn dat de heer Loewenstein heel goed gehoord heeft hoe de Vlaamse Rand Brussel uitnodigt om de plannen mee vorm te geven. Ik zou het erg appreciëren als Brussel hetzelfde zou doen ten aanzien van de andere gewesten. Op het vlak van mobiliteit kunnen we niet zonder elkaar. Aan de plannen werken en elkaar erbij betrekken, zoals de vervoerregio Vlaamse Rand steeds Brussel betreft, moet een voorbeeld zijn voor Brussel om met de Rand en eventueel met Waals-Brabant te overleggen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais). - Nous devons élaborer les plans de mobilité ensemble et nous impliquer mutuellement, comme la vervoerregio Vlaamse Rand (région de transport de la périphérie bruxelloise) le fait avec Bruxelles, qui devrait à son tour se concerter avec la périphérie flamande et éventuellement le Brabant wallon.

La Flandre a souvent pris l'initiative d'installer des parkings aux abords des gares. Pousser la SNCB à augmenter leur nombre serait très bénéfique à Bruxelles.

Een tweede aspect is de NMBS. Ik weet dat Vlaanderen voor de stationparkings vaak de leiding heeft genomen, ook financieel. Vlaanderen heeft op die manier zaken kunnen realiseren, ondanks de vaak nalatige houding van de NMBS. Als we op alle niveaus de NMBS ertoe kunnen aanzetten om haar parkings uit te breiden, dan zou dat heel gunstig zijn voor Brussel.

Mme Leila Agic (PS). - Nous saluons le consensus sur l'importance à accorder à la création de places de parking hors de la Région. Pour mon groupe, c'est la façon la plus efficace de réduire la masse de navetteurs qui pénètre Bruxelles chaque jour, et ce, sans pénaliser les Bruxellois.

¹²⁷¹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans). - Het is goed dat we het eens zijn over het belang van P+R's buiten het gewest. Het gaat echter niet snel genoeg. U hebt nog maar enkele maanden en het is niet de meest geschikte periode voor serene onderhandelingen.

Force est néanmoins de constater que ce dossier a avancé trop lentement pendant cette législature. Au vu des chiffres insuffisants, il faudra continuer l'effort. Il ne vous reste que quelques mois. Ce n'est pas la période la plus propice aux négociations sereines et je vous encourage d'autant plus à poursuivre dans cette voie jusqu'au dernier jour de la législature. Il est impératif que la Région travaille sur cette question pour nous permettre de circuler plus aisément dans la capitale.

¹²⁷³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - Ik verzet me tegen de insinuatie dat Brussel niet met Vlaanderen zou samenwerken. P+R Herrmann-Debroux is een mooi voorbeeld van onze samenwerking.

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Je m'insurge contre l'insinuation selon laquelle Bruxelles serait fermée à la Flandre. Nous avons fait preuve de réciprocité, nous avons collaboré pour mener une étude commune sur les projets, notamment, et

Voor P+R's buiten het Brussels Gewest is de NMBS volgens mij de aangewezen partner. Ik wil trouwens minister Gilkinet een pluim op de hoed steken, want hij is er na jaren in geslaagd om een openbaredienstcontract met de NMBS te sluiten.

In verband met dat contract hebben we onze P+R-desiderata doorgegeven. Voor de periode 2023-2032 moeten er 5.400 plaatsen bij komen, zodat het er in 2032 80.000 zijn.

¹²⁷⁵ *U vindt gratis parkeren misschien niet belangrijk, maar het is een feit dat P+R Coovi nu veel meer wordt gebruikt.*

Er komen nieuwe P+R's bij. De vergunning voor de uitbreiding van P+R Stalle is in orde, er is onderzoek gebeurd naar P+R Herrmann-Debroux en er staat een project op stapel aan de Heizel.

Dat neemt niet weg dat we de bezetting van de grootste P+R's in de gaten moeten houden. Mocht blijken dat ze onvoldoende worden gebruikt, dan moeten we overwegen om de bestaande parkeerterreinen beter in te zetten.

Er liggen inderdaad P+R's in de lage-emissiezone (LEZ), maar dat geldt niet voor die van Kraainem, Coovi, Lennik, Erasmus, Stalle en UZ Brussel. Het is ook nog niet mogelijk om bepaalde auto's te weren uit P+R Delta, Roodebeek of Herrmann-Debroux, terwijl dat volgens de LEZ-logica wel moet.

le P+R à Herrmann-Debroux est une belle illustration de notre coopération.

Pour les parkings en dehors de la Région bruxelloise, je pense que la SNCB est notre partenaire privilégié. Nous avons insisté pour que l'offre de stationnement pour vélos et voitures de la SNCB devienne une réalité.

Saluons par ailleurs le travail de M. Gilkinet qui est parvenu, après des années, à la signature d'un contrat de service public à la SNCB.

Pour ces contrats publics, nous avons donné nos avis et transmis à l'échelon fédéral notre liste de desiderata pour les parkings et les P+R. L'objectif pour la période 2023-2032 est de créer 5.400 emplacements supplémentaires par rapport à 2021, portant l'offre à 80.000 places d'ici 2032.

La SNCB et Infrabel ont élaboré des plans pluriannuels d'investissement, sur lesquels le gouvernement bruxellois a dû rendre un avis. Nous allons continuer à travailler sur cette base et à insister dans ce sens.

En ce qui concerne la dynamique politique, vous estimez peut-être que la gratuité n'était pas une mesure importante. Or, pour moi, elle a montré son efficacité : presque vide, le parking de dissuasion du Ceria est, par exemple, aujourd'hui beaucoup plus rempli. Au début de la législature, ce P+R venait d'apparaître, mais les campagnes de communication pour le faire connaître ont été interrompues par la crise du Covid-19. Depuis la reprise de la communication, on constate l'accroissement des utilisateurs de ce parking.

D'autres projets vont se joindre à la liste : nous avons obtenu le permis pour agrandir Uccle-Stalle, des études ont lieu concernant le P+R de Herrmann-Debroux et de grands projets sont prévus dans le nord-ouest de la Région bruxelloise sur le plateau du Heysel, incluant le projet Neo.

Cela étant dit, il faut analyser l'évolution de l'occupation des parkings et, si nous constatons que les plus grands d'entre eux se remplissent difficilement aux entrées de Bruxelles, nous envisagerons des stratégies de mutualisation des parkings existants. Cette possibilité est inscrite dans le contrat de gestion de parking.brussels.

La question de la zone de basses émissions (LEZ) est importante : des P+R y sont en effet accessibles. Ceux de Crainhem, du Ceria, de Lennik, d'Érasme et d'Uccle-Stalle sont, quant à eux, exclus de la LEZ, auxquels, pour combler la carence en la matière dans le nord-ouest de Bruxelles, on a ajouté celui de Jette. On a d'ailleurs très légèrement décalé la frontière de l'Universitair Ziekenhuis Brussel dans la zone pour élargir l'option au besoin. Par ailleurs, comme le voudrait pourtant la LEZ, l'on ne peut pas encore exclure certains véhicules des P+R situés sur le territoire régional comme Delta, Roodebeek ou Herrmann-Debroux.

¹²⁷⁷ *De omvang van de P+R's is inderdaad een belangrijke kwestie, al bieden grote projecten zoals Coovi, Stalle en Herrmann-Debroux het voordeel van leesbaarheid. Het strategische plan omvat zowel grote als kleine P+R's.*

We bekijken ook of we private parkeergelegenheid beschikbaar kunnen stellen. Tijdens de coronacrisis hebben we het dak van het shoppingcenter Basilix gebruikt. Dat was een goede samenwerking en we hebben parking.brussels gevraagd om zulke onderhandelingen voor zijn rekening te nemen. Dat moet in de volgende weken en jaren resultaat opleveren.

¹²⁷⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Uw bevoorrechte partner is blijkbaar de NMBS, maar er is ook overleg nodig met het Waals en het Vlaams Gewest.*

- Het incident is gesloten.

¹²⁸⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

¹²⁸⁵ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁸⁵ **betreffende het schrappen van taxistandplaatsen voor het Sint-Jansziekenhuis bij het Rogierplein.**

¹²⁸⁷ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Sommige personen met een beperkte mobiliteit begrijpen niet waarom de taxistandplaatsen voor het Sint-Jansziekenhuis afgeschafte zijn. Er verdwijnen trouwens in het algemeen almaar meer taxistandplaatsen, tot ontevredenheid van de taxisector.*

De sector klaagt ook aan dat de taxi's niet meer op de busstrook mogen rijden op de Kruidtuinlaan. Dat is nochtans nodig voor

Madame d'Ursel, effectivement, nous devons réfléchir aux dimensions des projets. L'avantage d'un grand projet comme celui du Ceria, de Stalle ou d'Herrmann-Debroux est la lisibilité. Comme prévu dans le plan stratégique, nous visons de tels projets aux grandes entrées de Bruxelles, mais aussi de plus petits projets pour que les adaptations soient plus légères. Le P+R, par exemple, créé sur le territoire flamand près du terminus du tram 44 à Tervuren, est aussi un parking qui a toute son utilité. Il faut donc les deux types de parking. Le parking de Stalle coûtera plusieurs millions d'euros. Nous devons bien réfléchir à la localisation et prendre le temps d'évaluer les parkings existants et leur utilisation.

Nous envisageons également la piste des parkings privés. Durant la crise du Covid-19, nous avons utilisé le toit du centre commercial Basilix. Il se situe à côté d'une entrée de Bruxelles où il n'existe pas encore une offre de P+R. Il y a un projet en construction en Flandre qui, je l'espère, ouvrira en 2024. Nous avons demandé à pouvoir utiliser temporairement l'espace de ce partenaire privé. C'était une bonne collaboration. Nous avons aussi demandé à parking.brussels d'être moteur sur ce point dans le contrat de gestion. Cette dynamique se développera et doit produire des résultats dans les semaines et années à venir.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'entends que le partenaire privilégié est la SNCB. Il est tout aussi nécessaire de discuter avec la Région wallonne qu'avec la Région flamande, l'objectif étant de se doter d'infrastructures bien en amont de la Région bruxelloise, peut-être même au-delà des deux Brabants. Lorsque les navetteurs se voient proposer près de chez eux des solutions efficaces de substitution à la voiture, ils décident de ne pas prendre leur véhicule ou de le laisser dans un parking de dissuasion.

Il est donc essentiel, je le répète, de dialoguer avec toutes les parties concernées.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant la disparition d'emplacements de taxi devant l'hôpital Saint-Jean à la place Rogier.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je me fais aujourd'hui l'écho de la colère de certaines personnes à mobilité réduite qui ne comprennent pas pourquoi leur chauffeur de taxi habituel ne peut plus les déposer, ni d'ailleurs les embarquer, juste devant l'entrée de l'hôpital Saint-Jean sur le boulevard du Jardin Botanique.

een vlotte dienstverlening. Bovendien betekenen kortere ritten ook minder vervuiling en CO2-uitstoot.

Le secteur des taxis bruxellois éprouve la même irritation à assister, impuissant, à la disparition progressive de nombreuses places de stationnement qui lui étaient réservées.

En l'occurrence, il dénonce le couloir de bus sur le boulevard du Jardin Botanique, site propre qui n'est plus accessible aux taxis : le marquage au sol sur cette voie ne comporte plus aucune indication leur permettant d'y embarquer et débarquer leurs clients.

Pour offrir un service efficace, rapide et de qualité, les chauffeurs de taxis doivent pouvoir accéder aux voies de bus. C'est d'autant plus important lorsque leurs clients sont des personnes âgées ou à mobilité réduite venant à un rendez-vous médical. Si elles choisissent le taxi comme alternative à leur voiture personnelle, elles doivent pouvoir bénéficier d'un service rapide et adapté à leur handicap ou leurs difficultés.

Je vous sais sensible à la pollution et à l'empreinte carbone. Comme vous le savez, écourter le trajet des véhicules de transport rémunéré de personnes réduit cette empreinte.

¹²⁸⁹ *Met wie hebt u overlegd over het afschaffen van de standplaatsen voor het Sint-Jansziekenhuis? Hoeveel standplaatsen zijn er tot nu toe verdwenen en wat kwam er in de plaats?*

Y a-t-il eu une concertation, et avec qui, pour effacer l'emplacement de taxi dont je viens de parler ?

Bent u bereid de taxichauffeurs te ontmoeten?

Que doit-on répondre aux personnes à mobilité réduite qui se disent lésées par cette disparition d'emplacements de taxi ?

Jusqu'à présent, combien d'emplacements de taxi ont disparu ? Par quoi ont-ils été remplacés ?

Êtes-vous prête à rencontrer les chauffeurs de taxi qui vous reprochent de participer en quelque sorte à la mise à mort pure et simple de leur secteur ?

¹²⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U zegt dat er steeds maar taxistandplaatsen verdwijnen. Soms worden locaties opnieuw ingericht en worden standplaatsen verplaatst of zo, maar het globale aantal is ongewijzigd.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous évoquez une disparition progressive des emplacements de taxi. Or leur nombre n'a pas évolué. Certains débats existent, certes, au sujet de déplacements ou de réaménagements de zones, mais aucune diminution générale du nombre effectif d'emplacements n'est à déplorer.

De standplaatsen voor het Sint-Jansziekenhuis moesten plaatsmaken voor nieuwe fietspaden, in het kader van het project om een ononderbroken fietstraject aan te leggen langs de Kleine Ring.

L'espace devant la Clinique Saint-Jean est à replacer dans le cadre de l'exécution du projet de cyclabilité de la Petite ceinture, qui a débuté pendant la législature précédente. La mise en place des pistes cyclables sur la Petite ceinture a multiplié le nombre de personnes qui se déplacent le long de la Petite ceinture et à vélo, de manière générale.

Er zijn voor het ziekenhuis wel bijkomende taxistandplaatsen en parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit aangelegd. Helaas konden die niet dichterbij aangelegd worden dan 40 meter verderop, aan de Kruidtuinlaan. Daarom is het toegestaan om dubbel te parkeren om personen met een beperkte mobiliteit af te zetten voor de ingang.

Vous pouvez le noter tous les jours, les nouvelles pistes cyclables favorisent les déplacements d'un nombre de cyclistes toujours croissant. Ce réaménagement allant vers une connexion plus globale était donc essentiel, car, comme pour les trams, les voitures et les piétons, une infrastructure dédiée à un mode de déplacement consiste en des trajets continus, pas en des modifications interrompues.

¹²⁹³ *Als er bij bepaalde projecten taxistandplaatsen verdwijnen, worden ze steevast vervangen door andere, zo zichtbaar mogelijk en zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke plaatsen. Het gewest streeft trouwens net naar meer en zichtbaarder standplaatsen, om het gebruik van de taxi te bevorderen. Momenteel zijn er in het hele gewest 641 taxistandplaatsen, tegen 582 in 2020.*

In de aanloop naar het project waarvoor de standplaatsen moesten wijken, werden begeleidingscomités opgericht waarin alle betrokkenen hun mening konden geven. Daarna volgde nog een openbaar onderzoek. Bij de aflevering van stedenbouwkundige vergunningen houdt urban.brussels met die adviezen rekening. De taxisector werd niet apart geraadpleegd, aangezien de standplaatsen maar enkele tientallen meters verplaatst werden, en heeft ook niet gereageerd tijdens het openbaar onderzoek.

¹²⁹⁵ *Ik heb wel bij verschillende andere projecten de taxisector ontmoet en mijn engagement herhaald om de standplaatsen te behouden en zo zichtbaar mogelijk te maken. De taxisector is trouwens ook vertegenwoordigd in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin alle projecten worden besproken.*

Volgens de vergunning is de busstrook tussen de Kruidtuin en het Rogierplein inderdaad niet toegankelijk voor taxi's, maar we bespreken de mogelijkheid om dat wel toe te laten. Een vlottere dienstverlening zou de taxi's immers aantrekkelijker maken. Het

Quant à l'accessibilité de la Clinique Saint-Jean, point crucial pour grand nombre de Bruxellois et non-Bruxellois en quête de soins médicaux, Bruxelles Mobilité a tout mis en œuvre pour faciliter l'accès des personnes en difficulté à l'hôpital. Des places supplémentaires à l'intention des personnes à mobilité réduite (PMR) et pour les taxis ont été créées, en concertation avec l'hôpital Saint-Jean. Malgré la bonne volonté, il ne fut pas possible de les installer à moins de 40 mètres de l'entrée, sur le boulevard du Jardin Botanique, un peu au-delà du croisement avec la rue du Marais.

Il est vrai que 40 mètres est une distance un peu longue pour les PMR. Aussi leur est-il permis de se faire déposer en double file juste devant la porte de l'hôpital. La voirie a été abaissée à cet endroit pour éviter qu'elles n'aient à franchir une marche.

Lorsque des projets de réaménagement nécessitent la suppression d'emplacements réservés aux PMR ou aux taxis, nous avons toujours pour principe de les remplacer par d'autres qui soient le plus près possible des places originales et, dans le cas des taxis, les plus visibles possible.

Pour ce qui est du stationnement, le plan régional de mobilité poursuit l'objectif général d'augmenter le nombre de places réservées aux taxis et de les rendre plus visibles et prévisibles dans tous les pôles de mobilité, notamment pour encourager leur utilisation et leur intermodalité. Sur tout le territoire de la Région, Bruxelles Mobilité a recensé 641 emplacements réservés aux taxis. En 2020, il y en avait 582, ce qui représente une augmentation de presque 60 places en trois ans.

J'en viens à présent à la concertation. Lors de l'étude du projet, comme pour tout projet d'aménagement, des comités d'accompagnement sont organisés pour permettre aux différents partenaires de donner leur avis sur le projet : Bruxelles Environnement, les communes, la STIB, les services de Bruxelles Mobilité, les associations de riverains, les zones de polices, les services d'urgence, urban.brussels et Bruxelles Propreté. Les riverains et les institutions donnent également leur avis lors de l'enquête publique.

Il convient aussi de noter qu'urban.brussels délivre le permis d'urbanisme en tenant compte de ces avis et de celui de la commission de concertation. Le secteur des taxis ne s'est pas manifesté à l'occasion de l'enquête publique et n'a pas été consulté en amont étant donné que les places n'ont été déplacées que de quelques dizaines de mètres.

Notons que dans l'espace de stationnement possible sur ce tronçon, outre les places destinées aux taxis, les gestionnaires du projet ont été attentifs à réserver des places aux PMR et aux véhicules de transports scolaires.

J'ai rencontré le secteur des taxis à propos de plusieurs projets. S'agissant du stationnement, des engagements sont pris notamment pour repeindre les emplacements en les rendant plus visibles. Tous les projets passent par la Commission régionale de la mobilité. Le secteur des taxis siège également au sein de

probleem is dat taxi's heel anders manoeuvreren dan bussen, waardoor de kruispunten anders moeten worden ingericht, maar we zoeken naar een oplossing.

cette commission, qui donne des avis sur les projets, incluant les grands dossiers de réaménagement.

Par ailleurs, un débat est en cours au sujet des bandes réservées aux bus. Le permis ne prévoyait pas d'ouvrir la bande de bus entre le Botanique et la place Rogier aux taxis, mais une discussion est en cours pour ce faire. Cela constituerait un avantage commercial aux taxis en rendant les déplacements plus attractifs. Même si, à certains endroits, il est impossible d'ouvrir les voies à de nouveaux modes de déplacement, nous prenons cet exercice au sérieux, car il peut faire la différence pour le secteur des taxis.

Nous réexaminons donc les analyses réalisées pour le tronçon Botanique-Rogier. Dans le rapport d'incidences, il était stipulé que les taxis n'étaient pas autorisés à circuler dans les bandes réservées aux bus. Leurs mouvements très différents de ceux des bus auraient en effet rendu la gestion des carrefours trop complexe. Nous examinons si des phases de feux supplémentaires pourraient être utilisées sans entraîner de lourdes conséquences sur la fluidité de la Petite ceinture.

M. Jamal Ikazban (PS).- Si vous ne connaissez pas la configuration des lieux, je vous invite à vous rendre sur place. Les emplacements supprimés devant l'hôpital ont été déplacés à plus de 40 mètres, et en outre en hauteur sur la pente. Une personne en pleine forme physique éprouvera déjà des difficultés à gravir cette montée. Imaginez donc ce que cela représentera pour une personne âgée, fragile ou à mobilité réduite !

Le problème est donc réel. Il est même double, comme vous l'avez dit.

En premier lieu, les emplacements qui se trouvaient quasiment devant l'hôpital ne le sont plus, ce qui pénalise tant les chauffeurs de taxis que leurs clients vulnérables se rendant dans l'établissement.

S'y ajoute le problème de l'accès au site propre, mais j'ai cru comprendre dans votre réponse qu'une ouverture était possible. C'est essentiel, car un taxi qui doit désormais se garer à plus de 40 mètres au-dessus de l'hôpital se voit contraint, lorsqu'il vient chercher son client, de faire un énorme détour (avec la pollution qui en résulte) ou de tenter une marche arrière totalement illégale. Vous avez parlé de déposer ou d'embarquer un client devant l'hôpital, mais c'est interdit aux taxis ! Lorsque le marquage au sol ne l'autorise pas, ils se voient infliger un procès-verbal. Il n'est pas normal que des chauffeurs au volant toute la journée pour gagner leur vie se retrouvent ensuite à payer des amendes colossales.

Vous déclarez que pour ce projet, l'hôpital, la STIB, Bruxelles Mobilité, urban.brussels et les riverains ont été consultés. Le problème est que le secteur des taxis, lui, ne l'a pas été. Il n'est pas considéré comme un acteur à part entière de la mobilité à Bruxelles, et cela doit changer.

Le secteur du taxi, je le rappelle, met à disposition le premier véhicule partagé sans permis. Certaines personnes font le choix

¹²⁹⁷ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *U moet eens ter plaatse gaan kijken. De standplaatsen liggen nu ruim 40 meter verder, op een helling die voor een gezond iemand al steil is, laat staan voor iemand met een beperkte mobiliteit.*

Bovendien is er dus het probleem van de busstrook. U overweegt die toch open te stellen voor de taxi's. Dat is absoluut noodzakelijk, want anders moeten ze gevaarlijke manoeuvres uitvoeren om mensen af te zetten aan het ziekenhuis. U zegt dat ze klanten vlak voor de deur kunnen afzetten, maar dat is verboden!

¹²⁹⁹ *U zegt dat alle betrokkenen over het project geraadpleegd werden, maar dat geldt dus niet voor de taxisector. Een taxi is*

nochtans een soort van deelwagen, een nuttig alternatief voor een eigen auto, en u zou dat moeten aanmoedigen.

¹³⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De taxisector heeft een plaats in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, maar de vertegenwoordigers zijn nog niet aangeduid. Dit is de plaats waar alle grote mobiliteitsprojecten besproken worden en wij kijken uit naar de toekomstige bijdragen van de taxisector.*

¹³⁰¹ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Ondertussen kunnen u en uw kabinet wel alvast rekening houden met de sector.*

- Het incident is gesloten.

¹³⁰⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

¹³⁰⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹³⁰⁷ **betreffende de toestand van de Albertbrug.**

¹³⁰⁷ **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Sadik Köksal wordt zijn mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.

¹³¹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De Albertbrug of Leeuwoprit, die de sporen aan de achterzijde van het station van Schaarbeek overspant, ligt op het grondgebied van de stad Brussel en vormt een essentiële mobiliteitsschakel tussen Evere, Schaarbeek, Neder-Over-Heembeek en Vilvorde.*

De brug verkeert in slechte staat en werd daarom in december 2013 afgesloten voor zwaar verkeer. Willekeurig geplaatste betonblokken moeten dat verbod doen handhaven.

de ne plus se déplacer en véhicule personnel et de se déplacer en taxi. Madame la Ministre, il faut encourager cette utilisation d'un autre moyen de transport que la voiture personnelle, car le taxi est une des solutions.

Nous faisons beaucoup d'efforts pour les voitures partagées en libre-service, mais je trouve que le premier véhicule partagé qui mérite notre attention, c'est celui du secteur du taxi.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Des places sont prévues pour le secteur des taxis dans la Commission régionale de la mobilité (CRM), mais ses représentants doivent encore être désignés. Pour le moment, ces places sont occupées par le responsable des taxis de Bruxelles Mobilité. La CRM est le lieu où se discutent des grands projets comme ceux-ci. Nous voulons les contributions du secteur des taxis, qui est un secteur important de la mobilité à Bruxelles. Une fois des représentants désignés, ils prendront la place de l'expert taxis de Bruxelles Mobilité.

M. Jamal Ikazban (PS)- Certes, il faut des représentants dans la CRM, mais il faut aussi que l'administration et votre cabinet tiennent compte de cet acteur important de la mobilité. Aujourd'hui, le déplacement de l'emplacement de taxi dans une zone plus éloignée de l'hôpital l'a rendu presque obsolète et inutile. Il faut ouvrir les yeux par rapport à ces problèmes bien réels.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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'aménagement du pont Albert.

M. le président.- En l'absence de M. Sadik Köksal, sa question orale est lue par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)- Le pont Albert, appelé aussi la « rampe du Lion », enjambe les voies de chemin de fer à l'arrière de la gare de Schaarbeek, dans la prolongation de l'avenue Zénobe Gramme. Se situant sur le territoire de la Ville de Bruxelles, à la limite de la commune de Schaarbeek, ce pont permet de rejoindre la rue de l'Avant-Port et l'avenue de Vilvorde d'un côté, et le quai Léon Monnoyer de l'autre. Il est d'ailleurs l'unique lien pour les quartiers Huart Hamoir, Walckiers et Saint-Vincent avec le nord et l'avenue de Vilvorde.

Le pont Albert est un élément essentiel de la mobilité pour Evere, Schaarbeek, Neder-Over-Heembeek et Vilvorde. En outre, vu qu'il se situe à proximité immédiate de l'incinérateur

¹³¹³ *Controleert beheerder Infrabel de stabiliteit van de brug geregeld?*

Waarom zijn de betonblokken zo willekeurig geplaatst?

Het gewest en Infrabel uitten in 2018 hun voornemen om de brug te slopen en te vervangen. Hoe staat het daarmee vandaag?

Wordt er plaats ingeruimd voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer?

¹³¹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gewest is niet rechtstreeks betrokken in dit dossier. Infrabel is de beheerder van de Albertbrug, een gemeentelijke verkeersweg.*

Volgens de informatie van de beheerder is er om het halffjaar een inspectie. Zwaar verkeer de toegang tot de brug ontzeggen verhoogt de veiligheid, maar omdat de signalisatie niet werd nageleefd, heeft Infrabel versperringen aangebracht.

De beheerder voert besprekingen met urban.brussels en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen over de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

¹³¹⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De Albertbrug vormt een sleutelement in de verkeerssituatie in deze zone. De trage voortgang in het dossier heeft gevolgen voor de mobiliteit in het gewest.*

Hoe kunt u als minister van Mobiliteit de beheerder ertoe aanzetten het dossier sneller te behandelen?

de Neder-Over-Heembeek, les camions de Bruxelles Propreté empruntaient la rampe du Lion au quotidien.

Toutefois, depuis le 23 décembre 2013, le pont Albert est fermé au trafic lourd pour l'exécution de travaux de réparation supposés être urgents. Seul le passage des véhicules de moins de 3,5 tonnes est encore autorisé depuis lors, pour éviter une dégradation trop rapide du pont. Sa stabilité se dégradait tellement que quelque 6 m³ de béton s'étaient détachés et risquaient de tomber. Afin de faire respecter l'interdiction, des portiques en béton ont été placés en son milieu, de façon tout à fait hétéroclite.

Infrabel s'assure-t-il de la sécurité du pont Albert par des inspections régulières ? La stabilité de l'ouvrage est-elle régulièrement évaluée ?

Pourquoi les portiques en béton ont-ils été placés de façon si disparate dans les entrées et le long du pont ?

La Région et Infrabel avaient exprimé en 2018 leur volonté de démolir et de reconstruire le pont Albert. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quel est l'avenir de ce pont, stratégique pour la mobilité interquartiers et intracommunale ?

Quelle sera la place réservée à la mobilité douce ? Je pense aux transports en commun, mais aussi aux piétons et aux cyclistes.

Ce dossier doit avancer : les Bruxellois méritent mieux que ce pont instable, à l'aménagement insensé et sur lequel les déchets s'accumulent.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le pont Albert est une voirie communale dont le gestionnaire est Infrabel. Nous ne sommes donc pas directement concernés par cette infrastructure. Nous pouvons cependant vous informer sur la base des informations collectées auprès de ce gestionnaire.

Le pont est en effet en mauvais état et est actuellement en fin de vie. Infrabel réalise un suivi augmenté de la stabilité du pont, avec des inspections tous les six mois. La limitation des 3,5 tonnes permet de garantir sa stabilité et sa sécurité. Le non-respect de la signalisation a obligé Infrabel à installer un dispositif pour limiter physiquement l'accès au pont. Infrabel travaille actuellement sur une demande de permis. Des discussions sont en cours avec urban.brussels et la Commission royale des monuments et des sites.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cette infrastructure située sur le territoire communal est gérée par Infrabel. Le pont est un élément majeur de la mobilité dans la zone. Au niveau de la mobilité régionale, cette infrastructure a une influence sur les flux, la mobilité douce, le trafic automobile, des camionnettes, des camions de livraison et des transports publics. La gestion lente de ce dossier touche ces différents moyens de transport.

En tant que ministre régionale de la Mobilité, comment pouvez-vous forcer en quelque sorte l'opérateur à gérer ce dossier plus rapidement, de façon à redonner de l'oxygène à la circulation

1319 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MR verdedigt doorgaans de gemeentelijke autonomie. Ik sta ervoor open om bij een volgende staatshervorming bepaalde mobiliteitsaspecten naar het gewest over te hevelen. Vooralsnog moet u echter uw vragen richten tot de verantwoordelijke gemeente.*

1319 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dat zullen wij doen.*

- *Het incident is gesloten.*

1325 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

1325 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1325 **betreffende de luchthaventram.**

1325 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Sadik Köksal wordt zijn mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.

1331 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In februari 2021 liet u weten dat het Brussels en het Vlaams Gewest het eens zijn over de verlenging van tramlijn 62 tot de nationale luchthaven. Zo zou het tegen 2026 mogelijk worden om vanuit station Brussel-Noord na dertig minuten trammen de luchthaven te bereiken. Dat is erg nuttig voor de vele mensen die in Diegem en Zaventem werken. U zei ook dat de MIVB de frequentie van tramlijn 62 zou verhogen.*

Op 14 september 2023 meldde de pers dat Vlaanderen de vergunning voor de luchthaventram had verstrekt en dat het hoopte op een ingebruikname tegen 2028. De Brusselaars zullen dus nog minstens vijf jaar moeten wachten op die verlengde lijn.

Het akkoord met Vlaanderen over de tramlijn maakt deel uit van een ruimer akkoord over meerdere intergewestelijke tramlijnen en de kostenverdeling.

dans ce quartier et à en améliorer l'image, l'agencement et la propreté ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Quand on parle de régionaliser les compétences de mobilité, le MR est l'un des premiers partis à rappeler l'autonomie communale. En l'espèce, je vous invite à mettre la pression sur la commune en question. Il s'agit d'une voirie communale, tandis que le gestionnaire du pont est Infrabel. J'ai reçu d'Infrabel des éléments de réponse, que je vous ai communiqués.

Je suis ouverte à débattre d'une éventuelle régionalisation de certains aspects de la mobilité dans le cadre d'une prochaine réforme de l'État. Cependant, à ce stade, c'est à la commune que vous devez poser ces questions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous le ferons.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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 'luchthaventram', le tram vers l'aéroport de Bruxelles National.

M. le président.- En l'absence de M. Sadik Köksal, sa question orale est lue par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 23 février 2021, vous nous informiez en commission que le rallongement du tram 62 vers l'aéroport de Bruxelles-National, repris dans le plan Good Move, relevait d'un accord général entre la Région bruxelloise et la Région flamande portant sur plusieurs lignes de tram. L'objectif était de trouver un terrain d'entente entre De Lijn et la STIB sur la gestion des lignes interrégionales (tant les trois nouvelles lignes que les lignes 19, 32, 82, 39 et 44 existantes).

Le projet de relier la gare du Nord et l'aéroport de Bruxelles-National par une ligne de tram a été mis sur la table il y a longtemps déjà, et devait être achevé en 2026. Visant à mieux desservir la zone industrielle entre l'OTAN et l'aéroport de Bruxelles, cette nouvelle connexion viendrait prolonger la ligne 62 et permettrait ainsi de rejoindre la zone aéroportuaire depuis la gare du Nord en 30 minutes. Ce prolongement sera précieux pour nombre de citoyens travaillant à Diegem et Zaventem.

Durant la même commission, nous apprenions que la STIB entendait réorganiser pour 2026 l'offre sur la ligne 62, actuellement sous-exploitée avec cinq passages par heure seulement. L'augmentation de sa fréquence irait logiquement

de pair avec son prolongement. Le nombre de trams supplémentaires était estimé à dix unités et s'inscrivait dans la programmation générale des besoins futurs.

Le 14 septembre dernier, la presse annonçait que la Flandre venait de délivrer le permis pour réaliser le tant attendu « luchthaventram ». Plusieurs nouveaux arrêts sont prévus pour le tram 62 : Hermes, rue de la Limite (Grensstraat), Culligan et Technics. La Flandre espère lancer les travaux fin 2025 pour une mise en service à l'horizon 2028.

Cette ligne devait donc être opérationnelle en 2026, mais in fine, les Bruxellois devront encore attendre cinq ans au moins !

L'accord initial prévoit une répartition équilibrée des lignes interrégionales. Il distingue les coûts d'investissement pour les infrastructures, liés à une implantation sur le territoire et donc à la charge de la Région concernée, et les coûts d'exploitation à la charge de l'exploitant désigné.

Quel est le modèle de financement définitif ? La Région a-t-elle déjà une idée des sommes qu'elle devra investir, ainsi que des budgets à charge de la Région flamande ? Les tarifs du bus 12 seront-ils appliqués au tram 62 ? La grille tarifaire a-t-elle déjà été arrêtée ? Malgré le retard de calendrier pour la ligne 62, la STIB comptait-elle renforcer l'offre du tram avant le début des travaux ? Quelle est la fréquence actuelle du 62 en heures de pointe ? Quelle est la fréquence de pointe ? Enfin, la majorité du personnel de l'aéroport travaillant de nuit ou avec des horaires décalés, un service nocturne de la ligne 62 est-il envisagé ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En septembre 2023, la Flandre a délivré le permis pour réaliser le tant attendu « luchthaventram », à savoir le tram qui relierait la capitale à l'aéroport de Zaventem. La ligne devrait - et c'est notamment sa raison d'être - mieux desservir la zone industrielle entre l'OTAN et l'aéroport.

Cet espace riche en entreprises est actuellement mal desservi en transports publics. La connexion entre la gare de Bruxelles Nord et Zaventem via Meiser devrait alors, via ce tram, être assurée en environ 30 minutes. Techniquement, il s'agit du prolongement de la ligne 62, qui s'arrête pour le moment à Bordet. Plusieurs arrêts sont prévus : Hermès, Grens, Culligan et Technics.

Le délai officiel annoncé depuis quelque temps est l'année 2028. Étape par étape, le projet avance. La STIB et la Région bruxelloise comptent réaliser les travaux de l'amorce de la ligne sur le sol bruxellois au plus vite. Lorsque l'accord sera signé, la Flandre prendra à sa charge l'ensemble des coûts d'infrastructure sur son territoire. La STIB exploitera le service de tram jusqu'à l'aéroport. Dans cette optique, les coûts d'exploitation - de conduite, d'entretien et d'énergie - sont à la charge de la STIB, et en conséquence de la Région bruxelloise. Les recettes des titres de transport de la STIB reviennent à la STIB.

La tarification de la ligne de tram jusqu'à l'aéroport n'a pas encore été déterminée. Il existe déjà un accord sur la distinction

¹³³³ *Ligt al vast welk gewest hoeveel zal betalen voor de verlenging van tramlijn 62? Welke tarieven zullen er gelden voor de tramlijn? Zal de MIVB de frequentie op de lijn al verhogen voordat de werken voor de verlenging van start gaan? Wat is de frequentie nu? Zal de tramlijn ook 's nachts rijden, aangezien er veel nacht- en avondwerk verricht wordt op de luchthaven?*

¹³³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In september 2023 heeft Vlaanderen de vergunning voor de luchthaventram afgegeven. Die tram is in feite de verlenging van tramlijn 62, die momenteel tot Bordet rijdt. De officiële termijn is al enige tijd het jaar 2028 en het project vordert stap voor stap. De MIVB en het Brussels Gewest willen de werken op Brussels grondgebied zo snel mogelijk aanvatten. Het Vlaams Gewest zal alle infrastructuurkosten op zijn grondgebied voor zijn rekening nemen en de MIVB zal de volledige lijn uitbaten. Dat betekent dat de MIVB de exploitatiekosten voor haar rekening neemt en dat de opbrengsten uit de verkoop van vervoersbewijzen ook voor de MIVB zijn.*

Er bestaat al een akkoord over het onderscheid tussen het tarief voor trajecten binnen het Brussels Gewest (Brupass) en dat voor trajecten net buiten het gewest (Brupass XL), maar we moeten nog beslissen of er een speciaal tarief komt voor trajecten van en naar de luchthaven.

1337 *Voorts overweegt de MIVB om de frequentie langs de Leopold III-laan al vanaf september 2024 uit te breiden. Of de tram ook op vroegere en latere tijdstippen zal rijden, hangt af van de toekomstige budgetten. Zelf ben ik voorstander van een uitbreiding van het MIVB-aanbod.*

Momenteel schommelt de frequentie van tramlijn 62 tussen vijf trams per uur tijdens de spitsuren en twee trams per uur op zondagochtend.

1339 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Er heerst dus nog veel onduidelijkheid over de financiering en dergelijke. Wanneer krijgen we die belangrijke informatie?*

1339 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Voor de luchthaventram betaalt Vlaanderen de kosten voor de infrastructuur op zijn grondgebied, maar de MIVB zal de lijn exploiteren. Ze zal het rollend materieel, de chauffeurs en dergelijke financieren, maar ook de opbrengsten van de vervoersbewijzen ontvangen.*

1343 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Voor de MIVB is het erg belangrijk of ze een speciaal tarief mag vragen of niet.*

1343 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De regering moet daarover voor 2028 een beslissing nemen.*

entre le tarif de Brupass (en Région bruxelloise) et de Brupass XL (en proche périphérie). Le choix de fixer un tarif spécial de ou vers l'aéroport doit encore être opéré.

La STIB compte en effet densifier l'offre le long du boulevard Léopold III, sans attendre la mise en service du tram vers l'aéroport. Un renfort de l'offre est envisagé dès septembre 2024.

L'extension des heures d'exploitation dépend des budgets futurs. Je suis toujours favorable à un élargissement de l'offre de la STIB, tant au niveau des nouvelles lignes qu'au niveau des fréquences et des heures, car cela offre une vraie solution alternative.

Actuellement, le tram 62 opère cinq voyages par heure en semaine aux heures de pointe, quatre voyages par heure en heures creuses et trois voyages par heure en soirée. Le samedi, le même tram réalise quatre voyages par heure en journée et trois voyages par heure en matinée et en soirée. Le dimanche, il réalise deux voyages par heure en matinée et trois voyages par heure en journée et en soirée. Ces horaires sont ceux indiqués par la STIB, qui sont disponibles sur le site internet et sur l'application de la société.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il reste encore beaucoup d'inconnues dans ce dossier et je suis surprise qu'à ce stade, nous n'ayons pas plus d'informations concernant le financement, les tarifs et les fréquences. Je me demande donc quand nous pourrions bénéficier de ces informations importantes en matière de financement. La STIB doit en effet pouvoir être rassurée par rapport à ses investissements, de même que la Région.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour chaque ligne, une proposition est faite. Chaque ligne est en outre sous-divisée entre le coût de l'infrastructure et le coût d'exploitation. Pour cette ligne-ci, la Flandre prendra en charge l'ensemble des coûts d'infrastructure sur son territoire et la STIB exploitera le service. Cela signifie que la STIB financera le matériel roulant, les chauffeurs, etc. Les recettes engendrées par les titres transport de la STIB lui reviendront évidemment.

Concernant la ligne qui entrera dans Bruxelles par l'A12, un autre accord prévoit par contre qu'elle sera exploitée par De Lijn. Elle bénéficiera de travaux d'infrastructure sur le territoire des deux Régions.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La STIB étant l'exploitant, le prix du ticket a beaucoup d'importance. Il est étonnant qu'à ce stade, elle ne soit pas rassurée au sujet du tarif spécial qu'elle pourra éventuellement demander.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous devons reprendre ce débat. Le gouvernement devra prendre une décision sur le tarif à appliquer et sur un éventuel tarif spécifique, y compris pour Brupass et Brupass XL, avant la mise en service de la ligne. Celle-ci devrait avoir lieu en 2028.

1343 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Dat lijkt me nogal laat.*

1343 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Nu is het in elk geval nog te vroeg om een exact tarief vast te leggen voor 2028. Ik hoop dat we tegen dan ook verder staan wat het akkoord over Brupass en Brupass XL betreft.*

- *Het incident is gesloten.*

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Ce délai me paraît tardif pour s'engager.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il me semble qu'il est prématuré de prendre une décision en 2024. Certes, la décision devra être prise en amont et nous devons veiller à ce que les budgets de la STIB en tiennent compte. Néanmoins, ce n'est qu'au moment où la ligne sera mise en œuvre qu'il faudra avoir une réponse sur le tarif exact. J'espère que d'ici 2028, nous aurons également progressé dans le cadre de l'accord sur Brupass et Brupass XL.

- *L'incident est clos.*