



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

12 JANVIER 2021

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à mettre en place une stratégie de  
déconfinement temporaire et concertée en  
matière de mobilité (Fluid Brussels)**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la Mobilité

par Mme Leila AGIC (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

*Membres suppléants* : M. Jamal Ikazban, Mme Aurélie Czekalski.

*Autres membres* : MM. Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijs, Mmes Els Rochette, Hilde Sabbe.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

**A-188/1 – 2019/2020** : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2020-2021

12 JANUARI 2021

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot invoering van een tijdelijke en  
doorgesproken exitstrategie op het vlak van  
mobiliteit (Fluid Brussels)**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door mevr. Leila AGIC (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden* : de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

*Plaatsvervangers*: de heer Jamal Ikazban, mevr. Aurélie Czekalski.

*Andere leden*: de heren Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijs, mevr. Els Rochette, mevr. Hilde Sabbe.

*Zie*:

**Stuk van het Parlement:**

**A-188/1 – 2019/2020**: Voorstel van resolutie

## **I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel et de M. David Weytsman, coauteurs de la proposition de résolution.**

Mme Anne-Charlotte d'Ursel affirme que la proposition de résolution vise à mettre en place une stratégie de déconfinement temporaire et concertée en matière de mobilité, dénommée « Fluid Brussels », qui devrait ensuite être évaluée avec rigueur. Le but est de décongestionner Bruxelles en visant la fluidité pour tous les modes de transport et améliorer la qualité de vie des Bruxellois, afin de rendre la ville plus agréable à vivre et à y travailler. Notre ville doit soutenir les talents et s'adapter aux besoins de ses habitants, et non pas accabler et taxer.

La proposition a été déposée le 26 mai 2020, durant le premier confinement, et est à présent débattue durant le deuxième confinement. Il faut rappeler que le plan « Good Move » du gouvernement fut adopté le 5 mars 2020, juste avant le premier confinement. Celui-ci n'avait évidemment pas prévu un tel cas de figure. La crise sanitaire dans laquelle nous sommes plongés est inédite. Elle a une incidence sur tous nos déplacements, qui furent d'abord interdits avant d'être limités aujourd'hui.

La crise du covid-19 nous impose de nous adapter, mais aussi de préparer la mobilité d'après. Les mesures restrictives qu'elle a induites ont modifié la façon de se déplacer dans la ville. Certains évitent les transports en commun, au profit de la protection d'une voiture individuelle, alors que d'autres souhaitent se mettre au vélo. Partant, ce nouveau contexte doit conduire les autorités régionales à décongestionner Bruxelles en visant la fluidité de tous les modes de transport et à promouvoir la flexibilité et l'adaptabilité des voiries.

On peut s'étonner du peu d'ambition du plan Good Move à fluidifier le trafic, quel que soit le mode de transport, tant il vrai que les entraves à la circulation automobile affectent aussi généralement la vitesse commerciale des bus et des trams.

La proposition passe dès lors en revue chacun des aspects de la politique de mobilité, de façon à les adapter à la crise et à l'après-crise. La politique du gouvernement s'est concentrée sur le vélo, surtout au début du confinement. Mme d'Ursel salue certes les nouvelles pistes cyclables, même si elles auraient supposé une meilleure concertation. Il faut aspirer à la fluidité des modes de transport, pour les piétons, les cyclistes mais aussi les transports publics, les voitures, les camionnettes, les livraisons, les motos/scooters, la micro-mobilité, les cars, les camions, la mobilité partagée, le covoiturage, les taxis et les livraisons. La fluidité est une mesure socio-économique mais aussi environnementale et évidemment sanitaire, puisqu'elle permet d'éviter les engorgements, les embouteillages et de respecter les mesures de distanciation sociale.

## **I. Inleidende uiteenzetting van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel en de heer David Weytsman, mede-indieners van het voorstel van resolutie**

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat het voorstel van resolutie beoogt een tijdelijke en overlegde exitstrategie in te voeren inzake mobiliteit, onder de naam "Fluid Brussels", die vervolgens streng moet worden geëvalueerd. Het doel is om Brussel minder te belasten door te streven naar een vlotte doorstroming van alle vervoerswijzen en de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren, zodat de stad aangenamer wordt om in te wonen en te werken. Onze stad moet talent ondersteunen en zich aanpassen aan de behoeften van haar inwoners, en niet overbelasten en belasten.

Het voorstel werd op 26 mei 2020 ingediend, tijdens de eerste lockdown, en wordt nu besproken tijdens de tweede lockdown. Het plan "Good Move" van de regering werd goedgekeurd op 5 maart 2020, net voor de eerste lockdown. De regering had een dergelijk scenario natuurlijk niet voorzien. De gezondheids crisis waarin we zijn terechtgekomen is ongekend. Ze heeft gevolgen voor al onze verplaatsingen, die eerst werden verboden en nu worden beperkt.

De Covid-19-crisis dwingt ons om ons aan te passen, maar ook om de mobiliteit naderhand voor te bereiden. De beperkende maatregelen die ze teweeg heeft gebracht, hebben de verplaatsingswijze in de stad veranderd. Sommige mensen vermijden het openbaar vervoer en gaan voor de bescherming van een eigen auto, terwijl anderen willen gaan fietsen. Deze nieuwe context moet de gewestelijke overheden ertoe aanzetten om Brussel te ontlasten door te streven naar een vlotte doorstroming van alle vervoerswijzen en door de flexibiliteit en het aanpassingsvermogen van de wegen te bevorderen.

Het gebrek aan ambitie van het Good Move-plan om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, ongeacht de vervoerswijze, is verrassend, aangezien de belemmeringen voor het autoverkeer doorgaans ook van invloed zijn op de commerciële snelheid van bussen en trams.

In het voorstel wordt daarom elk van de aspecten van het mobiliteitsbeleid herzien om deze aan te passen aan de crisis en de situatie na de crisis. Het regeringsbeleid heeft zich toegespitst op het fietsen, vooral in de beginfase van de lockdown. Mevrouw d'Ursel juicht de nieuwe fietspaden zeker toe, ook al zou beter overleg nodig geweest zijn. We moeten streven naar een vlotte doorstroming van de vervoermiddelen, voor voetgangers en fietsers, maar ook voor het openbaar vervoer, auto's, bestelwagens, leveringen, motorfietsen/scooters, micro-mobiliteit, autobussen, vrachtwagens, gedeelde mobiliteit, carpooling, taxi's en leveringen. Vlot verkeer is een sociaaleconomische maatregel, maar ook een milieu- en uiteraard een gezondheidsmaatregel, aangezien hiermee verkeersopstoppingen kunnen worden voorkomen en sociaaleafstandsmaatregelen kunnen worden nageleefd.

La proposition de résolution comporte une dizaine de priorités:

1. Mieux organiser le télétravail. Au fil du temps, les entreprises, administrations et associations ont dû s'adapter à cette exigence. Certains métiers s'avèrent impossible à gérer en télétravail, d'autres trouvent leur intérêt à temps partiel. Les outils et les modalités de télétravail sont à améliorer dans les administrations publiques. Il faut accompagner les bonnes pratiques.

2. S'appuyer sur les nouvelles technologies par une gestion en temps réel de la mobilité via des caméras, des feux de signalisation connectés à la centrale de feux et des panneaux diffusant des informations utiles aux usagers et instaurant un meilleur équilibre entre capacité des artères et capacité des carrefours. Cet objectif figure certes dans « Good Move », mais le planning est beaucoup trop lent : 2 axes prévus en 2020 et 10 en 2025.

3. Faciliter la marche.

4. Favoriser l'usage du vélo en le rendant plus accessible. Tracer de nouvelles pistes cyclables, c'est bien, mais il faut aussi rendre l'usage du vélo accessible au plus grand nombre en soutenant les opérateurs de vélo partagés, soutenir le « kiss and bike » aux abords des écoles et lutter contre le vol de vélo.

5. Mieux accompagner la STIB.

6. Augmenter l'offre de parking de dissuasion.

7. Ajuster les horaires des camions poubelles pour éviter les heures de pointes, en décalant les heures de collecte, en particulier les jours qui connaissent des pics de congestion, comme les mardis et jeudis.

8. Permettre d'organiser des livraisons avant 7h et après 22h sur les grands axes et dans le respect des règles de bruit avec du matériel électrique.

9. Allonger la gratuité du stationnement à 30 minutes à proximité des noyaux commerciaux et pratiquer une politique de tolérance pour les infractions de stationnement durant les soldes.

10. Adapter la coordination de chantiers : actualiser les priorités et accélérer ce qui peut l'être, harmoniser les règles d'occupation de voiries.

11. Favoriser l'usage des motos et des scooters, les grands oubliés du plan Good Move, en leur permettant de rouler sur les bandes bus, bande du milieu antidérapante dans les tunnels et du stationnement adapté mis à disposition.

12. Soutenir financièrement les opérateurs de vélo et de micro-mobilité partagée, pour qu'ils puissent baisser leur prix et constituer une offre accessible à tous :

Het voorstel van resolutie bevat een tiental prioriteiten:

1. Het telewerk beter organiseren. In de loop der tijd hebben de bedrijven, besturen en verenigingen zich moeten aanpassen aan deze vereiste. Voor sommige functies blijkt telewerk onmogelijk, voor andere is deeltijdwerk interessant. In de overheidsdiensten moeten de instrumenten en modaliteiten voor telewerk worden verbeterd. Goede praktijken moeten worden ondersteund.

2. Gebruik maken van de nieuwe technologieën door een realtime beheer van de mobiliteit via camera's, verkeerslichten die verbonden zijn met het verkeerslichtcentrum en borden die nuttige informatie geven aan de gebruikers en die zorgen voor een betere afstemming tussen de capaciteit van de verkeersaders en die van de kruispunten. Deze doelstelling is weliswaar opgenomen in "Good Move", maar de planning is veel te traag: 2 assen zijn gepland in 2020 en 10 in 2025.

3. Het wandelen vergemakkelijken.

4. Het gebruik van fietsen bevorderen door het toegankelijker te maken. Het is goed om nieuwe fietspaden aan te leggen, maar we moeten ook het fietsgebruik voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk maken door deelfietsoperatoren te ondersteunen, "kiss and bike" rond scholen te ondersteunen en fietsendiefstal tegen te gaan.

5. De MIVB beter ondersteunen.

6. Het aanbod aan ontradingsparkings vergroten.

7. De schema's van vuilniswagens aanpassen om piekmomenten te vermijden, door de ophaaltijden te spreiden, vooral op dagen met piekbelasting, zoals dinsdagen en donderdagen.

8. Toestaan om leveringen te organiseren voor 7 uur 's morgens en na 22 uur 's avonds op de hoofdwegen en de geluidsregels doen volgen via elektrische apparatuur.

9. Het gratis parkeren uitbreiden naar 30 minuten in de buurt van handelscentra en een tolerant beleid voeren voor parkeerovertradingen tijdens de koopjesperiodes.

10. De coördinatie van de bouwplaatsen aanpassen: de prioriteiten bijwerken en versnellen waar mogelijk, de regels voor het gebruik van de wegen harmoniseren.

11. Het gebruik van motorfietsen en scooters, de grote vergeten vervoerwijzen van het Good Move-plan, bevorderen door ze te laten rijden op de busbanen, een slipvrije middenbaan in de tunnels en aangepaste parkeergelegenheid ter beschikking stellen.

12. De operatoren voor fietsen en gedeelde micromobiliteit financieel ondersteunen, zodat ze hun prijzen kunnen verlagen en een voor iedereen toegankelijk aanbod kunnen bieden.

13. Soutenir le secteur des taxis.

14. Contrôler l'efficacité des mesures, en concertation avec les habitants.

M. David Weytsman ajoute que la proposition de résolution tend à favoriser le télétravail, pour limiter la demande de mobilité. De grands pas ont certes déjà été faits dans ce domaine, eu égard aux restrictions de déplacements. Cette évolution doit nous conduire à repenser la fonction économique des centres-villes.

Pour éviter la saturation des transports en commun, il faut privilégier l'étalement des horaires de service. Il faut aussi soutenir les déplacements à pied, trop souvent négligés dans les politiques publiques. La marche soulage les autres modes de transport. Pour ce faire, il s'agit d'instaurer des zones de rencontre, des chemins piétons continus et des feux à décompte numérique. La zone de rencontre du Pentagone à Bruxelles s'est révélé un échec retentissant. L'aménagement des zones à concentration d'accidents (ZACA) a aussi toute son importance pour les piétons. Il ne faut pas perdre de vue à cet égard que quelque 40% des Bruxellois peuvent être considérés comme des PMR. Enfin, les chemins piétons doivent être mieux balisés.

La stratégie de déconfinement relative à la STIB passe notamment par la protection des agents, mais aussi par la mise en place d'une tarification différenciée en fonction de l'heure, pour fixer des tarifs plus bas aux heures creuses. Cette mesure, qui a fait ses preuves à l'étranger, a l'avantage de lisser la demande de transports en commun. A l'heure actuelle, 44% des voyages sur le réseau ont lieu en heure de pointe du matin ou du soir.

La proposition demande aussi de soutenir les acteurs de la micro-mobilité, fût-ce temporairement, en période de confinement. On constate le succès impressionnant des vélos électriques partagés. L'alternative que représente ce secteur est indispensable. A ce titre, il serait bon de conclure des partenariats publics-privés avec ces sociétés, pour les intégrer pleinement dans nos politiques publiques.

Enfin, il faut soutenir le secteur des taxis, qui ont un rôle d'utilité publique et qui ont pourtant été négligés par le gouvernement durant la crise sanitaire. Un partenariat public-privé pourrait faire baisser leurs tarifs, grâce à une prime aux travailleurs et des subventions de courses. Il faudrait aussi créer de nouvelles stations de taxis, contrôler davantage le respect des emplacements qui leur sont réservés, étendre la portée des chèques-taxis et autoriser ces véhicules à emprunter toutes les bandes de circulation dédiées aux bus.

## II. Discussion générale

M. Arnaud Verstraete salue l'effort de réflexion des auteurs de la proposition de résolution. Il faut en effet anticiper le retour aux flux habituels des transports. Ceci étant dit, de nombreux points avancés par les auteurs n'ont rien de neuf. Ils sont déjà au cœur de l'action du gouvernement. La proposition enfonce donc des portes ouvertes.

13. De taxisector steunen.

14. De doeltreffendheid van de maatregelen controleren, in overleg met de omwonenden.

De heer David Weytsman voegt daaraan toe dat het voorstel van resolutie beoogt het telewerk te bevorderen om de vraag naar mobiliteit te beperken. Op dit vlak zijn er zeker al grote stappen gezet, gelet op de verplaatsingsbeperkingen. Deze ontwikkeling moet ons ertoe aanzetten de economische functie van de stadscentra te heroverwegen.

Om verzadiging van het openbaar vervoer te voorkomen, moet voorrang worden gegeven aan de spreiding van de diensttijden. We moeten ook het wandelen, dat in het overheidsbeleid te vaak wordt verwaarloosd, steunen. Het wandelen verlicht de last van andere vervoerswijzen. Om dit te doen, moeten we woonerfzones, doorlopende voetgangerspaden en verkeerslichten met digitale aftelling invoeren. De woonerfzone van de Vijfhoek in Brussel bleek een enorme mislukking te zijn. De herinrichting van ongevalgevoelige zones is ook heel belangrijk voor voetgangers. In dit verband mag niet uit het oog worden verloren dat ongeveer 40% van de Brusselaars als PBM's kan worden beschouwd. Tot slot moeten de voetgangerspaden beter worden aangegeven.

De geleidelijke afbouwstrategie met betrekking tot de MIVB behelst met name de bescherming van het personeel, maar ook de invoering van een in de tijd gedifferentieerde tarifiering om lagere tarieven voor de daluren vast te stellen. Deze maatregel, die haar nut heeft bewezen in het buitenland, biedt het voordeel dat de vraag naar openbaar vervoer wordt afgevlakt. Op dit moment vindt 44% van de ritten op het netwerk plaats tijdens de ochtend- of avondspits.

In het voorstel wordt ook gevraagd om steun voor micromobiliteitsspelers, zij het tijdelijk, tijdens perioden van lockdown. Het indrukwekkende succes van de gedeelde elektrische fietsen is duidelijk. Het alternatief dat deze sector biedt, is onmisbaar. Het zou dan ook een goed idee zijn om met deze bedrijven publiek-private partnerschappen aan te gaan om ze volledig te integreren in ons overheidsbeleid.

Tot slot moet de taxisector worden ondersteund, die een rol van openbaar nut heeft en toch door de regering werd verwaarloosd tijdens de gezondheidscrisis. Een publiek-privaat partnerschap zou hun tarieven kunnen verlagen, dankzij een premie voor de werknemers en de subsidiëring van ritten. Het is ook nodig om nieuwe taxistandplaatsen te creëren, de naleving van de voor hen voorbehouden standplaatsen beter te controleren, de reikwijdte van de taxicheques uit te breiden en deze voertuigen toestemming te geven om alle busstroken te gebruiken.

## II. Algemene bespreking

De heer Arnaud Verstraete is verheugd over het denkwerk dat de indieners van het voorstel van resolutie hebben verricht. Er moet inderdaad worden geanticipeerd op de terugkeer naar de normale verkeersstromen. Dit gezegd zijnde, zijn veel van de punten die door de indieners naar voren worden gebracht niet nieuw. Ze staan al centraal in het

Ainsi, le principe « STOP » est un principe cardinal de la politique bruxelloise de mobilité depuis des années. M. Verstraete constate donc avec plaisir que le groupe MR se range enfin à ce principe.

Pour commencer, le recours au télétravail est déjà maximal, depuis des mois. Chacun admettra que le télétravail contribue à réduire le nombre de déplacements. La gestion dynamique des feux de circulation est aussi en cours de développement. Le gouvernement attache également une grande importance aux piétons. Il est certain, comme le disait M. Weytsman, que les usagers « actifs » (les piétons et les cyclistes) doivent être au cœur des mesures de sécurité routière.

Il en va de même pour le vélo. Le gouvernement a décuplé ses efforts durant la crise sanitaire pour encourager le recours à la "petite reine", avec la création de 40 km de pistes cyclables, entre autres sur le boulevard Lambertmont et la rue de la Loi. Ces pistes ont aussi le mérite de réduire les conflits entre cyclistes et piétons. Or, ce fut généralement du MR que provinrent les réprobations. La proposition à l'examen semble heureusement avoir une autre approche, mais il faut alors rester cohérent avec ces principes lors de leur mise en application.

La Région apporte par ailleurs un soutien financier sans précédent à la STIB. On pourrait difficilement faire plus, sans alourdir exagérément la dette régionale. Quant aux parkings de dissuasion, la ministre a récemment passé en revue leurs aménagements.

Les auteurs de la proposition veulent soulager la pression sur les flux de mobilité. Le gouvernement démontre, avec la taxe « smartmove », sa volonté de réduire la pression automobile à Bruxelles, en vue d'améliorer la fluidité des transports. La congestion a un coût social énorme. La majorité des Bruxellois n'a pas de voiture, mais tous respirent un air malsain. Sans s'attarder sur l'incidence néfaste de cette pollution sur une maladie telle que le covid-19. Or, le MR adopte une attitude rétive face au projet « smartmove ».

L'intervenant diverge par contre du point de vue des auteurs de la proposition en ce qui concerne la gratuité du stationnement dans les noyaux commerciaux. Cela accentuerait les files de voitures, au lieu de réduire la pression automobile. On reconnaît là une vieille marotte du MR.

Les règles relatives à la gestion des chantiers ont été adaptées en période de confinement. Le régime d'exception est toujours en vigueur.

M. Verstraete n'est pas favorable à l'octroi d'un accès pour les scooters électriques aux bandes réservées aux bus, car ces derniers, qui transportent plusieurs dizaines de personnes, doivent en tout cas avoir un accès privilégié dans la circulation. Or, plus on accorde un accès large à ces bandes

optreden van de regering. Het voorstel trapt dus een open deur in.

Zo is het "STOP"-principe al jaren een hoofdprincipe van het Brusselse mobiliteitsbeleid. De heer Verstraete is dan ook verheugd te zien dat de MR-fractie zich eindelijk bij dit principe aansluit.

Om te beginnen wordt de mogelijkheid van telewerk reeds maandenlang maximaal benut. Iedereen zal het erover eens zijn dat telewerken helpt om het aantal verplaatsingen te verminderen. Ook dynamisch beheer van de verkeerslichten is in ontwikkeling. Tevens hecht de regering veel belang aan voetgangers. Het staat vast dat, zoals de heer Weytsman zei, "actieve" gebruikers (voetgangers en fietsers) centraal moeten staan in de verkeersveiligheidsmaatregelen.

Hetzelfde geldt voor de fiets. De regering heeft tijdens de gezondheids crisis haar inspanningen vertienvoudigd om het gebruik van het "stalen ros" aan te moedigen, met de aanleg van 40 km aan fietspaden, onder andere in de Lambertmontlaan en de Wetstraat. Deze paden hebben ook de verdienste dat ze conflicten tussen fietsers en voetgangers verminderen. Het was echter meestal van de MR dat de afkeuringen kwamen. Gelukkig lijkt het voorliggende voorstel een andere aanpak te hebben, maar dan moet wel rekening worden gehouden met deze principes bij de toepassing ervan.

Het Gewest verleent overigens ongekende financiële steun aan de MIVB. Er kan nauwelijks meer worden gedaan, zonder de gewestschuld overdreven te verhogen. Wat de ontradingsparkings betreft, heeft de minister onlangs de ontwikkeling ervan herzien.

De indieners van het voorstel willen de druk op de verkeersstromen verlichten. Met de "smartmove"-belasting toont de regering zich bereid de autodruk in Brussel te verminderen om de doorstroming van het vervoer te verbeteren. Verkeersopstopping heeft een enorme maatschappelijke kost. De meeste Brusselaars hebben geen auto, maar ze ademen allemaal ongezonde lucht in. Zonder stil te staan bij de schadelijke gevolgen van deze vervuiling voor een ziekte als Covid-19. De MR neemt echter een afkerige houding aan ten opzichte van het "smartmove"-project.

De spreker is het daarentegen niet eens met het standpunt van de indieners van het voorstel wat betreft gratis parkeren in handelskernen. Dat zou de autofiles doen toenemen, in plaats van de autodruk te verminderen. Dat is een oud stokpaardje van de MR.

De regels met betrekking tot het beheer van bouwplaatsen zijn aangepast tijdens de periode van de lockdown. De uitzonderingsregeling is nog steeds van kracht.

De heer Verstraete is geen voorstander van het verlenen van toegang voor elektrische scooters tot de busstroken, aangezien bussen, die enkele tientallen mensen vervoeren, in ieder geval een bevoorrechte toegang in het verkeer moeten hebben. Hoe ruimer toegang wordt verleend tot deze stroken,

de circulation, moins elles ont d'avantage.

La micro-mobilité mérite en effet une réflexion approfondie, éventuellement dans le cadre d'une proposition d'ordonnance. Quant aux taxis, il est vrai que ce secteur est en plein bouleversement, ce qui devrait conduire la Région à entreprendre des mesures plus vastes que le seul octroi de subsides, qui alourdiraient encore les dépenses publiques.

Enfin, l'intervenant est favorable à un processus d'évaluation, ce que le plan « Good Move » prévoit déjà. Espérons qu'à l'appui des principes exposés dans la proposition de résolution, les auteurs fassent montre d'un esprit plus constructif à l'égard de ce plan. C'est tout le mérite du texte discuté ici, mais il n'apporte cependant rien de nouveau. M. Verstraete votera contre la proposition.

M. Youssef Handichi se réjouit de la hausse du nombre de cyclistes et du nombre d'utilisation des vélos partagés. C'est une des alternatives à la voiture. L'orateur partage le souci des auteurs de la proposition de protéger davantage le personnel de la STIB et les voyageurs. Il faut, en particulier, accorder plus de temps aux agents de la STIB pour désinfecter leur lieu de travail. Lors des remplacements sur ligne, l'agent qui prend le relais n'a pas le temps de laisser agir le produit désinfectant, comme cela est pourtant prescrit.

La proposition souligne avec justesse la nécessité d'aider le secteur des taxis, qui est en effet d'utilité publique. C'est une bonne alternative à la voiture individuelle, surtout pour les PMR.

Néanmoins, M. Handichi est tout à fait opposé à des tarifs différenciés sur le réseau de la STIB selon l'heure. Les travailleurs n'ont souvent pas le choix de l'heure à laquelle ils empruntent les transports en commun. De même, favoriser les livraisons durant la nuit n'est pas du goût de l'orateur. Cela rendrait le travail des livreurs encore plus pénible. M. Handichi votera contre la proposition, car elle est trop concentrée sur les subsides alloués aux entreprises privées.

M. Marc Loewenstein salue le travail de rédaction de la proposition. C'est presque un programme électoral traduit dans une résolution, tant il aborde des sujets différents.

Les auteurs affirment vouloir adapter le plan « Good Move » à la crise sanitaire et répondre finalement à l'urgence, ce qui supposerait que Bruxelles Mobilité et la STIB seraient des structures figées, incapables de s'adapter aux situations exceptionnelles. Or, nos administrations ont montré au contraire qu'elles étaient capables de réagir face à l'urgence. Ce texte a par ailleurs été déposé le 26 mai 2020 et pris en considération le 3 juillet suivant. S'il était si urgent d'examiner ce texte, il aurait pu être traité plus rapidement.

Sur le fond, M. Loewenstein estime lui aussi que beaucoup de choses sont déjà en cours d'exécution. En outre, la proposition couvre un large panel de mesures, qui ne sont

hoe minder voordeel ze bieden.

Micromobiliteit verdient inderdaad een diepgaande overweging, mogelijk in het kader van een voorstel van ordonnantie. Wat de taxi's betreft, is het waar dat deze sector een grote omwenteling doormaakt, die het Gewest ertoe zou moeten aanzetten om maatregelen te nemen die verder gaan dan de toekenning van subsidies alleen, wat de overheidsuitgaven nog zou doen toenemen.

Tot slot is de spreker voorstander van een evaluatieproces, waarin het Good Move-plan al voorziet. Laten we hopen dat de indieners, ter ondersteuning van de beginselen die in het voorstel van resolutie worden uiteengezet, een constructievere geest zullen tonen met betrekking tot dat plan. Dat is de verdienste van de hier besproken tekst, maar deze brengt niets nieuws. De heer Verstraete zal tegen het voorstel stemmen.

De heer Youssef Handichi is verheugd over de toename van het aantal fietsers en het gebruik van gedeelde fietsen. Het is een van de alternatieven voor de auto. De spreker deelt de bezorgdheid van de indieners van het voorstel om het personeel en de passagiers van de MIVB beter te beschermen. In het bijzonder moet het MIVB-personeel meer tijd krijgen om zijn werkplek te ontsmetten. Bij vervangingen op de lijn heeft het personeelslid dat overneemt niet de tijd om het ontsmettingsmiddel te laten inwerken, zoals nochtans is voorgeschreven.

In het voorstel wordt terecht de nadruk gelegd op de noodzaak om de taxisector, die inderdaad van openbaar nut is, te helpen. Het is een goed alternatief voor de privé-auto, vooral voor PBM's.

De heer Handichi is echter volledig gekant tegen gedifferentieerde tarieven op het MIVB-net naargelang het tijdstip. Werknemers kunnen vaak niet kiezen op welk moment ze gebruikmaken van het openbaar vervoer. Ook het bevorderen van nachtelijke leveringen bevalt de spreker niet. Dit zou het werk van de bezorgers nog moeilijker maken. De heer Handichi zal tegen het voorstel stemmen omdat het teveel gericht is op subsidies aan privébedrijven.

De heer Marc Loewenstein prijst het werk dat is verricht voor het opstellen van het voorstel. Het is bijna een verkiezingsprogramma omgezet in een resolutie, zoveel verschillende onderwerpen worden behandeld.

De indieners verklaren dat ze het "Good Move"-plan willen aanpassen aan de gezondheidscrisis en dat ze eindelijk willen reageren op de noodsituatie, wat zou betekenen dat Brussel Mobilité en de MIVB vastgeroeste structuren zouden zijn, die niet in staat zijn om zich aan te passen aan uitzonderlijke situaties. Integendeel, onze administraties hebben aangetoond dat ze in staat zijn om op noodsituaties te reageren. Deze tekst is overigens ingediend op 26 mei 2020 en op 3 juli 2020 in overweging genomen. Als het echt zo dringend was om deze tekst te onderzoeken, dan had men hem beter sneller behandeld.

Inhoudelijk is ook de heer Loewenstein van mening dat veel zaken al worden uitgevoerd. Bovendien bestrijkt het

pas toutes liées à une « stratégie de déconfinement temporaire et concertée » et va jusqu'à aborder, sans réelle cohérence, l'organisation de la collecte des déchets ou des livraisons.

Quant aux « nouvelles idées » comme l'assouplissement temporaire du stationnement pour relancer les commerces, ce sont les règlements communaux qui doivent être modifiés pour que la mesure soit effective. Puisque les auteurs avancent qu'il s'agirait d'une mesure temporaire et urgente, pourquoi ne l'ont-ils pas demandé directement aux autorités communales plutôt que d'espérer, 8 mois après le dépôt de la proposition, une action du gouvernement régional ? Certaines communes prévoient d'ailleurs déjà des régimes de gratuité au-delà de 15 minutes.

En conclusion, cette proposition enfonce plus de portes ouvertes qu'elle ne propose de réelles solutions innovantes. L'intervenant s'y opposera.

Mme Leila Agic affirme également que cette proposition de résolution, présentée comme brûlant d'actualité, part de bons sentiments mais cherche en fin de compte à « réinventer l'eau chaude ». Il en va ainsi du recours au télétravail, auquel les administrations se sont vite adaptées et qui est déjà largement utilisé. De même, Bruxelles Mobilité dispose déjà de feux de signalisation à décompte numérique et procède déjà à de nombreux aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

L'octroi d'un délai supplémentaire pour la gratuité des redevances de stationnement est du ressort des communes, qui appliquent dans certains cas une telle mesure, en endossant le manque à gagner.

La proposition de résolution fait donc fi des nombreuses mesures prises par le gouvernement depuis l'éclatement de la crise. On se réjouira du soutien ouvertement affiché du groupe MR à la politique régionale de mobilité.

Mme Ingrid Parmentier abonde dans le même sens. La proposition est un pot-pourri, dont la plupart des actions envisagées est déjà mis en application par le gouvernement. Les autres mesures proposées, dont le lien avec le confinement n'est pas toujours limpide, ne recueillent pas le soutien de Mme Parmentier. De la sorte, le texte discuté est surtout disparate. Les propositions formulées sont généralement trop imprécises pour qu'on puisse les examiner en connaissance de cause. Comment débattre efficacement d'autant de sujets ?

Beaucoup de mesures demandées par les auteurs réclament un long processus de préparation. Il faut donc admettre des aménagements temporaires, tels que les « coronapistes ». Par ailleurs, il est contradictoire de vouloir décongestionner le trafic tout en assouplissant les redevances de stationnement. La facilité de stationnement à l'arrivée est un facteur majeur dans la décision de prendre sa voiture. Enfin, l'oratrice dément les auteurs de la proposition, en ce que Bruxelles Mobilité et la STIB ont montré de belles facultés d'adaptation à la crise du covid-19.

voorstel een breed scala aan maatregelen, die niet allemaal verband houden met een "tijdelijke en doorgesproken exitstrategie" en gaat zelfs zo ver dat het de organisatie van de afvalinzameling of de leveringen zonder enige echte samenhang aankaart.

Wat betreft de "nieuwe ideeën", zoals de tijdelijke versoepeling van het parkeren om de winkels een duwtje in de rug te geven, moeten de gemeentelijke verordeningen worden gewijzigd, opdat de maatregel kan ingaan. De indieners stellen dat het om een tijdelijke en dringende maatregel zou gaan. Waarom hebben ze dat dan niet rechtstreeks gevraagd aan de gemeentelijke overheden in plaats van te hopen dat de gewestregering 8 maanden na de indiening van het voorstel in actie schiet? Sommige gemeenten bieden trouwens al gratis parkeren voor langer dan 15 minuten aan.

Tot slot trapt het voorstel meer open deuren in dan dat het echte innoverende oplossingen biedt. De spreker zal tegen het voorstel stemmen.

Mevrouw Leila Agic bevestigt eveneens dat het voorstel van resolutie, dat als zeer actueel voorgesteld wordt, uitgaat van goede intenties, maar uiteindelijk probeert "het warm water opnieuw uit te vinden". Hetzelfde geldt voor de invoering van telewerk, waaraan de besturen zich snel hebben aangepast en dat al op grote schaal wordt toegepast. Brussel Mobiliteit beschikt al over verkeerslichten met digitale aftelling en brengt al heel wat aanpassingen aan ten gunste van de voetgangers en fietsers.

Het verlengen van de gratis parkeertijd is een bevoegdheid van de gemeenten. In sommige gevallen passen ze een dergelijke maatregel toe en nemen ze het inkomstenverlies voor hun rekening.

Het voorstel van resolutie houdt dus geen rekening met de talrijke maatregelen die de regering sinds het uitbreken van de crisis heeft getroffen. De openlijke steun van de MR-fractie voor het gewestelijke mobiliteitsbeleid is dus een heuglijke zaak.

Mevrouw Ingrid Parmentier is het daar roerend mee eens. Het voorstel is een allegaartje waarbij het merendeel van de voorgestelde maatregelen al wordt uitgevoerd door de regering. Ze is niet te vinden voor de andere voorgestelde maatregelen, waarvan het verband met de lockdown niet altijd duidelijk is. Het voorstel is vooral onsamenhangend. De geformuleerde voorstellen zijn in het algemeen te onnauwkeurig om met kennis van zaken onderzocht te kunnen worden. Hoe kunnen zoveel onderwerpen efficiënt besproken worden?

Veel maatregelen die de indieners voorstellen, vereisen een lange voorbereiding. Het is dan ook noodzakelijk om te werken met tijdelijke aanpassingen, zoals de "coronastroken". Voorts is het tegenstrijdig om te streven naar verkeersdecongestie en tegelijk de parkeertarieven te verlagen. Het gemak van parkeren bij aankomst is een belangrijke factor in de beslissing om de wagen te gebruiken. Tot slot is de spreker het niet eens met de bewering van de indieners van het voorstel dat Brussel Mobiliteit en de MIVB

M. Christophe De Beukelaer soutiendra la proposition de résolution, étant donné qu'elle met en avant de nombreuses bonnes idées. Même si certaines d'entre elles sont déjà en cours de réalisation, la proposition garde son intérêt.

Mme Cielte Van Achter constate que, pour des objectifs tels que la promotion de la marche et du vélo, tout le monde ou presque est du même avis. C'est pourquoi elle adhère à plusieurs points de la proposition, qui a l'avantage de présenter de manière synthétique l'état des lieux.

La proposition demande notamment de subsidier les entreprises offrant des vélos ou des trottinettes en libre-partage, dont le secteur est caractérisé par une forte volatilité. Mme Van Achter n'a pas encore de point de vue arrêté sur cette question. Ce débat devra bientôt être mené.

M. David Weytsman a entendu avec satisfaction plusieurs commissaires partager les positions des auteurs de la proposition et saluer l'effort de réflexion, même s'ils disent ensuite vouloir s'opposer à ce texte.

La proposition garde toute son actualité, huit mois après son dépôt. Il s'agit d'une stratégie générale, qui poursuit un but de synthèse, afin d'éviter la multiplication des textes sur chacune des mesures proposées. Certaines d'entre elles figurent déjà dans le plan « Good Move », mais doivent être accélérées ou améliorées.

Ainsi, M. Weytsman n'a jamais dénoncé les pistes cyclables tracées en urgence, mais a par contre émis des réserves par rapport à la méthode du gouvernement. La communication au sujet des pistes sur la rue de la Loi, que M. Verstraete a osé citer en exemple, fut désastreuse.

L'orateur a aussi critiqué la lenteur avec laquelle le personnel de la STIB a reçu du matériel de protection. On sait que les feux de circulation commencent à être synchronisés, mais beaucoup trop lentement. Cette critique vaut aussi pour la gestion des chantiers et le réaménagement des points noirs de sécurité routière.

Les aides accordées au secteur des taxis n'ont pas eu d'effet utile. Il aurait fallu subsidier les courses, comme dans d'autres villes. Aucune des propositions avancées ici n'a été réalisée. Quant aux partenariats avec les entreprises de micro-mobilité partagée, pour assurer une couverture universelle et baisser les tarifs, on en parle depuis des mois, mais rien n'avance.

M. Weytsman n'a pas d'objection de principe à l'encontre de la taxe kilométrique dite « smartmove », mais critique sa présentation sans concertation. Pour le Bois de la Cambre, le gouvernement a aussi voulu passer en force, ce qui en a crispé plus d'un. Enfin, les dépenses publiques inhérentes aux propositions se justifient, car il s'agit de mesures d'urgence.

blijk hebben gegeven van een groot vermogen om zich aan te passen aan de Covid-19-crisis.

De heer Christophe De Beukelaer zal het voorstel van resolutie steunen, aangezien het veel goede ideeën bevat. Ook al worden sommige daarvan al ten uitvoer gelegd, blijft het voorstel interessant.

Mevrouw Cielte Van Achter stelt vast dat bijna iedereen hetzelfde vindt van de doelstellingen zoals het aanmoedigen van wandelen en fietsen. Ze is het dan ook eens met een aantal punten van het voorstel, dat een goede samenvatting van de huidige situatie maakt.

Het voorstel vraagt onder meer om subsidies te verlenen aan ondernemingen die deelfietsen of -steps aanbieden. Die sector wordt gekenmerkt door een hoge mate van volatiliteit. Mevrouw Van Achter heeft nog geen definitief standpunt over die kwestie. Dat debat zal binnenkort gevoerd moeten worden.

De heer David Weytsman stelt tevreden vast dat verschillende commissieleden het eens zijn met de standpunten van de indieners van het voorstel en de poging tot reflectie toejuichen, ook al verklaren ze achteraf dat ze tegen het voorstel zullen stemmen.

Het voorstel is acht maanden na de indiening nog steeds even relevant. Het gaat om een algemene strategie die naar een synthese streeft, om te voorkomen dat er een groot aantal teksten over elk van de voorgestelde maatregelen apart wordt opgesteld. Sommige maatregelen zijn al geïntegreerd in het "Good Move"-plan, maar moeten sneller uitgevoerd of verbeterd worden.

Zo heeft de heer Weytsman nooit kritiek geuit op de fietspaden die in allerijl werden aangelegd, maar hij heeft wel bezwaren gemaakt tegen de methode van de regering. De communicatie over de fietspaden in de Wetstraat, die de heer Verstraete als voorbeeld durfde aan te halen, was rampzalig.

De spreker heeft ook kritiek geformuleerd op de traagheid waarmee het personeel van de MIVB beschermingsmateriaal heeft gekregen. We weten dat men begint met het synchroniseren van de verkeerslichten, maar dat gaat veel te langzaam. Die kritiek geldt ook voor het beheer van de bouwplaatsen en de heraanleg van de pijnpunten op het vlak van verkeersveiligheid.

De steun aan de taxisector had geen nut. Men had de ritten moeten subsidiëren, zoals men in andere steden heeft gedaan. Geen enkel van de voorstellen die hier worden geformuleerd, werd gerealiseerd. Maandenlang wordt er al gepalaverd over de partnerschappen met de ondernemingen voor gedeelde micromobiliteit die ertoe strekken een universele dekking te bieden en de tarieven te verlagen, maar er wordt geen vooruitgang geboekt.

De heer Weytsman heeft in principe geen bezwaar tegen de kilometerheffing, de zogenaamde "SmartMove", maar hekel het feit dat de kilometerheffing zonder overleg werd voorgesteld. Wat het Ter Kamerenbos betreft, wilde de regering de zaken forceren, tot ergernis van menigeen. Tot



Mme Anne-Charlotte d'Ursel conteste l'assertion selon laquelle toutes les propositions du texte seraient déjà en cours de réalisation. Elle répète que son groupe n'est pas opposé par principe à une taxe kilométrique, mais qu'elle est envisagée par le gouvernement dans un contexte particulièrement difficile.

Une tarification différenciée à la STIB aurait des effets bénéfiques même pour les travailleurs qui ne peuvent adapter leurs horaires de travail, contrairement à ce que pense M. Handichi, car cela leur libérerait de la place et leur permettrait un voyage plus confortable.

M. Loewenstein s'étonnait que la proposition n'ait pas été mise plus tôt à l'ordre du jour, vu son caractère d'urgence. Il est vrai qu'il aurait été préférable d'en discuter en juin ou en juillet, mais la priorité avait été accordée à une autre proposition, la proposition de résolution visant à mettre en œuvre une stratégie pour la relance économique et sociale en Région de Bruxelles-Capitale (Rise up Brussels) (doc. A-189/1 et 2 – 19/20). De plus, la présente proposition conserve un caractère d'actualité, étant donné qu'un second confinement est en vigueur actuellement.

L'intervenante conteste également le fait que la proposition aurait un caractère disparate. Elle présente autant de cohérence que le plan « Good Move ». La collecte des déchets a par exemple des effets évidents sur la mobilité.

Enfin, les mesures proposées en termes de redevances de stationnement ont un réel intérêt, pour les Bruxellois mais aussi pour ceux qui viennent en voiture dans notre ville. Il faut gérer les places de stationnement avec doigté.

### III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif et votes

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire

#### Vote

Le premier considérant est rejeté par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

slot zijn de overheidsuitgaven die gepaard gaan met de voorstellen verantwoord, want het gaat om noodmaatregelen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel betwist dat alle voorstellen van de tekst al zouden worden uitgevoerd. Ze herhaalt dat haar fractie in principe niet gekant is tegen een kilometerheffing, maar dat de regering die in een bijzonder moeilijke context overweegt.

Een gedifferentieerde tarifiering bij de MIVB zou zelfs gunstige gevolgen hebben voor de werknemers die, in tegenstelling tot wat de heer Handichi denkt, hun werkuren niet kunnen aanpassen, want ze zouden dan plaats hebben en zich comfortabeler kunnen verplaatsen.

Het verbaasde de heer Loewenstein dat het voorstel niet eerder op de agenda werd geplaatst, aangezien het dringend was. Het had inderdaad beter in juni of juli besproken kunnen worden, maar er werd voorrang gegeven aan een ander voorstel, namelijk het voorstel van resolutie ertoe strekkende een strategie voor de economische en sociale relance in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te voeren (Rise up Brussels) (A-189/1 en 2 - 19/20). Bovendien blijft het voorstel actueel, aangezien er thans een tweede lockdown is ingesteld.

De spreker betwist ook het feit dat het voorstel onsamenhangend zou zijn. Het is even coherent als het "Good Move"-plan. Zo is het duidelijk dat de afvalophaling gevolgen heeft voor de mobiliteit.

Tot slot zijn de maatregelen die op het gebied van de parkeerretributies worden voorgesteld, echt nuttig, niet alleen voor de Brusselaars, maar ook voor degenen die met de auto naar onze stad komen. De parkeerplaatsen moeten zorgvuldig beheerd worden.

### III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte en stemmingen

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

De eerste considerans wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

**IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

*La Rapporteuse*

Leila AGIC

*La Présidente de séance*

Carla DEJONGHE

**IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur*

Leila AGIC

*De Voorzitter van de vergadering*

Carla DEJONGHE