



**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 14 JANUARI 2025**

ZITTING 2024-2025

**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 14 JANVIER 2025**

SESSION 2024-2025

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

Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de impact van het Good Moveplan op de bereikbaarheid door de hulpdiensten.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
De heer Stijn Bex (Groen)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani	18
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het fietsdelen en de deelstepbedrijven met vergunning in Brussel.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mevrouw Amélie Pans (MR)	

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Sofia Bennani	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'impact du plan Good Move sur l'accessibilité des services d'urgence.	
Discussion – Orateurs :	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
M. Stijn Bex (Groen)	
Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Demande d'explications de Mme Sofia Bennani	18
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 cyclopartage et les opérateurs de trottinettes autorisés à Bruxelles.	
Discussion – Oratrices :	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Amélie Pans (MR)	

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Martine Raets	25	Question orale de Mme Martine Raets	25
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 gebruik en de bezetting van off-street parking in het Brussels Gewest.		concernant l'utilisation et l'occupation du stationnement hors voirie en Région bruxelloise.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	27	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	27
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 bakfietsleveringen en de 'last mile'-strategie.		concernant les livraisons en vélo-cargo et la stratégie du « last mile ».	
Mondelinge vraag van de heer Pascal Smet	31	Question orale de M. Pascal Smet	31
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,	
en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,	
betreffende de vooruitgang van de werken aan de Henegouwenkaai.		concernant l'avancement des travaux sur le quai du Hainaut.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	33	Question orale de M. Ibrahim Dönmez	33
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 probleem van de grootte van parkeerplaatsen in bepaalde wijken van Brussel.		concernant le problème des dimensions des places de stationnement dans certains quartiers bruxellois.	

Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	36	Question orale de Mme Françoise Schepmans	36
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 vooruitgang met betrekking tot de autonome shuttles van de MIVB.		concernant l'état d'avancement et les perspectives des navettes autonomes de la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	38	Question orale de Mme Françoise Schepmans	38
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 toiletten in Brusselse metro- en premetrostations.		concernant les toilettes dans les stations de métro et de prémétro bruxelloises.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	42	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	42
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 opleidingen voor chauffeurs en begeleiders van personen met een handicap.		concernant les formations pour les conducteurs et les accompagnateurs de personnes porteuses d'un handicap.	
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 praktijken van parking.brussels.		concernant les pratiques de parking.brussels.	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	48	Question orale de Mme Leila Agic	48
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 openbaar onderzoek
betreffende de heraanleg van de Broustinlaan.

concernant l'enquête publique concernant le
réaménagement de l'avenue Broustin.

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

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

1105 **betreffende de impact van het Good Moveplan op de bereikbaarheid door de hulpdiensten.**

1107 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Sinds de invoering van het plan heeft Good Move de manier waarop de Brusselaars zich dagelijks verplaatsen, grondig gewijzigd.

De effecten zijn echter niet alleen positief. Zo betreurde de voorzitter van de brandweer bij het Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt in augustus 2022 dat de interventietijden in bepaalde zones behoorlijk langer waren geworden door bepaalde ingrepen die gericht zijn op het weren van auto's, ontoereikende omleidingen enzovoort.

Uit een recente enquête van het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn blijkt overigens dat 80% van de Brusselse artsen ouder dan 40 jaar wegens mobiliteits- en parkeerproblemen geen huisbezoeken meer aflegt.

1109 *Volgens de voorzitter van de Fédération des associations de médecins généralistes de Bruxelles ervaren ook verpleegkundigen en andere thuiszorgverleners hinder bij het uitoefenen van hun taken.*

Voor spoeddiensten telt elke seconde. Daarom is het van cruciaal belang dat ze overal vlot toegang toe hebben.

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI

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'impact du plan Good Move sur l'accessibilité des services d'urgence.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Depuis son lancement, le plan de mobilité Good Move, dont l'un des objectifs est de répondre à des enjeux de durabilité et de santé publique, a profondément modifié les modes de déplacement des Bruxellois au quotidien. Néanmoins, aux côtés des problèmes de mise en œuvre et de l'absence de concertation à cet égard, la mise en pratique du plan Good Move a des répercussions non négligeables.

En effet, certaines mesures suscitent des interrogations, notamment sur les conséquences du plan sur la sécurité et l'efficacité des interventions d'urgence. Plusieurs voix se sont élevées, particulièrement au sein des services d'incendie, de secours et de soins, pour signaler des temps d'intervention prolongés.

En août 2022, le président du Syndicat libre de la fonction publique pour les pompiers de Bruxelles, Éric Labourdette, a déploré un allongement significatif des délais d'intervention dans certaines zones de Bruxelles en raison de l'inaccessibilité des rues, d'obstacles aux voitures tels que les bornes ou les blocs de béton, ainsi que des détours forcés par des itinéraires de délestage parfois peu adaptés. Plusieurs impasses ou sens uniques dans certaines communes ont ainsi nécessité une révision en profondeur des itinéraires habituels. Ces obstacles, bien qu'installés pour pacifier les quartiers, entravent leur capacité d'intervenir rapidement dans des situations d'urgence.

Par ailleurs, il ressort d'une enquête récente de l'Observatoire de la santé et du social de Bruxelles-Capitale que 80 % des médecins bruxellois de plus de 40 ans n'effectuent plus de visites à domicile, freinés par des problèmes de mobilité et de stationnement.

Le président de la Fédération des associations de médecins généralistes de Bruxelles (FAMGB), Michel De Volder, précise dans un article de presse que « les infirmières, les aides-soignants, les coordinateurs de soins à domicile, les distributeurs de repas et d'autres intervenants sont tous gênés dans l'exercice de leurs fonctions ».

Alors que le plan Good Move repose en principe sur une répartition équilibrée des espaces urbains et la limitation de la circulation automobile, il semble crucial de veiller à ce que les services d'urgence, dont la réactivité est vitale, disposent des accès nécessaires pour accomplir leur mission. Plus globalement,

Hebt u voor de invoering van Good Movemaatregelen onderzocht welke gevolgen die hadden voor de mobiliteit van de spoeddiensten?

Hebt u sinds de invoering gegevens verzameld over de interventietijden in de betrokken zones?

Werkt u systematisch samen met de politiezones en de brandweer om de inrichtingen af te stemmen op de behoeften van de hulpdiensten?

Welke specifieke aanpassingen hebt u doorgevoerd of plant u om de gemelde problemen op te lossen? Ik denk bijvoorbeeld aan tijdelijke omleidingsplannen of een mogelijke herziening van de inrichting in bepaalde zones.

cette situation soulève la question des aménagements nécessaires pour éviter que des dispositifs conçus pour améliorer la qualité de vie n'en viennent paradoxalement à mettre des vies en danger.

Avez-vous réalisé une étude d'impact préalable sur la mobilité des services d'urgence avant le déploiement des différents dispositifs de Good Move ? Si oui, quels en étaient les résultats ?

Depuis la mise en place du plan, avez-vous recueilli des données significatives sur les temps d'intervention des services d'urgence dans les zones concernées ? Quels sont les principaux constats ?

Existe-t-il une collaboration systématique avec les zones de police et les services d'incendie pour adapter les aménagements aux besoins opérationnels des services de secours ?

Quels ajustements spécifiques ont été effectués ou sont prévus pour répondre aux problèmes signalés par les services d'urgence ?

Des mesures d'urgence, telles que des plans de déviations temporaires, sont-elles prévues pour pallier les difficultés rencontrées ? Une révision des configurations dans certaines zones est-elle en cours, à la lumière des critiques exprimées ?

¹¹¹¹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *In de Stephensonstraat in Schaarbeek moest een ambulance die op weg was naar een rusthuis een omweg van 2,7 km maken, omdat een betonblok de doorgang belemmerde. Het tijdverlies van 25 minuten had verregaande gevolgen kunnen hebben. Zo zijn er tal van voorbeelden.*

Ik heb hier meermaals het gebrek aan overleg bij de uitvoering van Good Move aangeklaagd. Een aantal gemeenten hebben de boodschap begrepen en hebben een stap teruggezet door toch nog overleg te plegen met de buurtbewoners.

Daarnaast is ook het verspreiden van informatie belangrijk. Elke wijziging moet zo snel mogelijk bekendgemaakt worden om ongelukkige situaties, zoals die waarnaar ik verwees, te vermijden.

Wat is uw standpunt daarover?

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Cette question est d'une importance capitale. Je suis déjà intervenu dans cette commission sur la problématique liée à mise en œuvre du plan Good Move, notamment dans le cas de la rue Stephenson à Schaarbeek. Une ambulance s'était retrouvée devant un bloc de béton alors qu'elle allait chercher une résidente de la maison de repos et avait dû faire un détour de quelque 2,7 km avant d'y parvenir - soit 25 minutes -, ce qui aurait pu avoir de funestes conséquences. Je pourrais vous citer nombre d'autres exemples similaires. Je pense, par exemple, à une vidéo qui circule sur les réseaux sociaux, dans laquelle on voit une ambulance emprunter une rue en sens inverse en raison des réaménagements effectués.

J'ai dénoncé à de multiples reprises le manque de concertation lors de cette phase de mise en œuvre de Good Move, dans certaines mailles en particulier. Plusieurs communes m'ont entendu et ont fait machine arrière, en rouvrant les concertations avec les riverains, un effort qu'il faut saluer.

Il ne faut pas seulement veiller à la concertation, mais également à l'information. Toute modification doit être communiquée très rapidement pour éviter de se retrouver dans les situations que j'ai citées précédemment. L'avenue Broustin, à Jette, fait également couler beaucoup d'encre, avec toujours le risque que des véhicules de secours ne doivent rebrousser chemin et mettre ainsi des vies en danger. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas nous permettre de prendre de tels risques. Quelle est votre position à ce sujet ?

¹¹¹³ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De vakbonden van de brandweerdienst hebben ondubbelzinnig gewaarschuwd voor de gevolgen van Good Move. Met Good*

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Avec les reports de trafic, on ne compte plus les pics de pollution et les embouteillages interminables engendrés sur certains grands axes, dans lesquels les transports publics, les chauffeurs de taxi,

Move doet de brandweer twee- tot driemaal langer over een traject en dat terwijl iedere minuut telt om een leven te redden.

Met de verschillende hulpdiensten werd te weinig of geen overleg gepleegd. Was dat omdat bepaalde gemeenten wisten dat ze een negatief advies zouden geven? Met die negatieve adviezen van de hulpdiensten werd trouwens evenmin rekening gehouden.

Ook nu nog moeten ambulanciers, de brandweer en de politie door de verkeersingrepen enorme omwegen maken, waardoor ze kostbare tijd verliezen. Zo moest in de buurt van het Poggeplein in Schaarbeek een ambulance in tegengestelde richting een eenrichtingsstraat inrijden om levens te kunnen redden. Bij een brand zou dat fataal geweest zijn.

In de buurt van IJzer, waar het verkeer omgeleid wordt naar het kanaal, is het elke dag een ware nachtmerrie. Toch bevindt zich daar de belangrijkste brandweerkazerne van het gewest. Al twee jaar stellen burgerverenigingen en hulpdiensten die situatie aan de kaak, zonder de minste reactie

mais aussi les services de secours sont constamment englués. Les syndicats de pompiers bruxellois ont pourtant été catégoriques et nous ont mis en garde au lancement de Good Move : « Chaque minute compte pour sauver une vie. Avec Good Move, on mettra deux à trois fois plus de temps pour arriver. »

Ainsi, même avec les différents services de secours, il y a eu un manque de concertation. Pourquoi ? Est-ce parce que certaines communes savaient qu'ils rendraient un avis négatif ? Je vais citer une réponse du service officiel des plaintes des pompiers : « Le Siamu n'a jamais été sollicité pour la remise d'un avis concernant la fermeture de l'avenue Broustin, à hauteur de l'avenue de Jette. Nos services en ont été informés, une fois les aménagements réalisés. » C'est très grave ! Et que dire de certains avis négatifs rendus par les services de secours, dont on n'a même pas tenu compte ? C'est de l'inconscience totale, de l'irresponsabilité politique !

Encore aujourd'hui, en 2025, des ambulances, des pompiers, des voitures de police sont entravés dans leurs interventions de secours, doivent faire des détours énormes et perdent un temps précieux pour sauver des vies. Des pompiers-ambulanciers nous signalent que certaines rues autour de la place Pogge à Schaarbeek ont empêché, à cause de blocs de béton, l'intervention d'une ambulance qui a dû prendre une rue en sens interdit pour secourir les gens. Ces pompiers nous disent qu'en cas d'incendie, ce sera un carnage, ils arriveront trop tard.

Toujours à Schaarbeek, la condamnation de l'accès à la contre-allée du boulevard Lambermont oblige les services de secours à faire un immense détour. À Yser, comme toute la circulation est redirigée vers le canal, c'est un cauchemar quotidien. C'est pourtant là que se situe la principale caserne de pompiers de notre Région. Cela fait deux ans que des collectifs citoyens et les services de secours dénoncent cette situation, sans la moindre réaction.

Des ambulances doivent prendre la rue Royale Sainte-Marie en sens interdit, tellement le chaos est important. D'énormes problèmes se posent également rue de Brabant, avenue de Jette, place de Brouckère, rue de Laeken et rue de la Vierge noire.

Certains tronçons empruntés par les bus de la STIB sont quant à eux toujours interdits aux patrouilles d'intervention et aux superviseurs de la STIB. Comment une telle aberration est-elle possible ? Qui va porter le chapeau s'il y a des morts à cause de certains aménagements de Good Move, parce que les services de secours auront perdu de précieuses minutes ? Il ne faudra pas faire de ces travailleurs courageux - qu'ils soient pompiers, ambulanciers, policiers ou patrouilleurs d'intervention - qui étaient présents en nombre hier à la manifestation contre la coalition Arizona, les boucs émissaires. C'est vous, Madame la Ministre, et les bourgmestres concernés, qui en porteront la responsabilité.

Avez-vous prévu une enquête et l'organisation en urgence d'une réunion avec les différents services de secours et leurs organisations syndicales pour évaluer les mailles et

¹¹¹⁵ *Ook mogen bepaalde busbanen nog altijd niet gebruikt worden voor interventies. Hoe is dat mogelijk? Wie zal de verantwoordelijkheid dragen als er doden vallen omdat de hulpdiensten door de inrichtingen voor Good Move kostbare tijd verliezen? Niet die dappere werknemers, maar wel u, mevrouw de minister, en de betrokken burgemeesters, jullie zijn verantwoordelijk!*

Bent u van plan om een onderzoek te voeren en dringend een vergadering te beleggen met de hulpdiensten en hun vakbonden om de inrichtingen van Good Move die hun werk bemoeilijken, te evalueren?

1117 **De heer Stijn Bex (Groen).** - Het discours van de voorgaande sprekers wekt de indruk dat er in Brussel dagelijks iemand overlijdt omdat de hulpdiensten niet ter plaatse raken.

Bij de invoering van een nieuw mobiliteitsplan moet er altijd voldoende aandacht gaan naar de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Ik veronderstel dat zowel u als de betrokken burgemeesters daar rekening mee houden.

Wanneer een verkeerssituatie wijzigt, kunnen er zich in het begin uiteraard problemen voordoen. Als die aanhouden, moeten er oplossingen komen. Elke minuut telt immers als er levens moeten worden gered. Ik vraag me overigens af hoeveel tijd de hulpdiensten verliezen in de vele files in Brussel. Dat is net een van de redenen waarom het Brussels Gewest een mobiliteitsbeleid moet voeren dat tot minder files moet leiden en dat meer mensen moet stimuleren om voor alternatieven voor de auto te kiezen. Zo komt er meer ruimte vrij voor wie de rijweg nodig heeft, zoals de hulpdiensten.

Mevrouw Bennani, u verwijst naar gegevens uit 2022, wat ondertussen al drie jaar geleden is. U stelt Good Move voor als een grote moloch, terwijl daar heel wat uiteenlopende maatregelen in staan.

Minister Van den Brandt, ik hoop dat u duidelijk kunt maken dat er in alle mobiliteitsplannen die u of een van de burgemeesters invoert, voldoende aandacht uitgaat naar de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Een vlotte mobiliteit en een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten moeten immers hand in hand gaan. Naar mijn mening bevorderen die twee zaken elkaar trouwens vaker dan dat ze elkaar in de weg staan.

1119 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).* - Over Good Move is uitgebreid overleg gepleegd met alle belanghebbende partijen. Ik neem aan dat de verschillende hulpdiensten werden uitgenodigd om deel te nemen, evenals de handelaarsverenigingen, autofabrikanten en de hele mobiliteitssector.

We hebben het hier vooral over de zes verkeersluwe wijken, die de wijken leefbaarder moeten maken. Een dergelijk lussensysteem wordt in andere steden zoals Gent erg gewaardeerd.

Niemand heeft graag de voortdurende files en de daaruit voortvloeiende overlast zoals lawaai, vervuiling en onveiligheid voor de bewoners. Die situatie is echter ontstaan vóór Good Move, door de verdichting van de stad en de 500.000 voertuigen die er elke dag rondrijden.

Uiteraard mag dat parasitaire verkeer de hulpdiensten niet verhinderen. Ik heb al verschillende keren gezien dat

les réaménagements du plan Good Move, qui entravent aujourd'hui encore les interventions de nos pompiers, policiers et ambulanciers ?

M. Stijn Bex (Groen) *(en néerlandais).* - Lorsque des problèmes induits par un changement d'aménagement de la circulation persistent, des solutions doivent être trouvées, car chaque minute compte pour sauver une vie. Je me demande d'ailleurs combien de temps perdent les services de secours dans les nombreux embouteillages. C'est précisément l'une des raisons de la nécessité d'une politique de mobilité qui encourage les modes de déplacement alternatifs à la voiture, libérant de la place pour ceux qui en ont besoin, comme les services de secours.

Madame Bennani, vous renvoyez aux données de 2022 et présentez Good Move comme le grand moloch, alors qu'il inclut tout un arsenal de mesures.

Madame la Ministre Van den Brandt, j'espère que vous confirmerez que chaque plan de mobilité mis en œuvre par vos soins ou un bourgmestre tient dûment compte de l'accessibilité des services de secours. Mobilité fluide et accessibilité des services de secours vont en effet de pair.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo). - Ce plan Good Move a été très largement concerté. Quand j'étais dans la société civile, j'ai passé des heures à écouter l'ensemble des parties prenantes lors des réunions de concertation qui étaient organisées dans l'auditorium de Bruxelles Environnement. J'imagine bien que les différents services de secours ont été invités à y participer, comme les associations de commerçants, des constructeurs automobiles et tout le secteur de la mobilité.

Ce plan comprend 50 mesures et fait quelque 200 pages, vous le connaissez tous. Mais nous discutons ici surtout des six mailles apaisées, qui visent à rendre la vie plus vivable dans les quartiers. Ce système de boucles est très apprécié dans d'autres villes que nous avons visitées, et qui se trouvent d'ailleurs parfois tout près de chez nous, comme la ville de Gand.

Nous déplorons tous, je pense, l'ampleur des embouteillages permanents et les nuisances qui en découlent pour les habitants, à savoir le bruit, la pollution et le sentiment d'insécurité qui est lié à ce trafic intense. Cette situation préexistait à ce plan. Elle a été

brandweermannen die uit de kazerne aan IJzer kwamen, vastzaten in het verkeer op de Kleine Ring tijdens de spitsuren.

De meeste gebruikers lijken zich door een soort kuddementaliteit tussen de gemeenten van de tweede kroon te verplaatsen via de hoofdwegen en de Kleine Ring. Een van de doelstellingen van Good Move is om dat drukke parasitaire verkeer te verminderen. Ik zou daarom graag willen dat de minister ons herinnert aan de uitzonderingen die er zijn voor de hulpdiensten, zodat zij prioritair blijven.

créée par la densification de la ville et par les 500.000 véhicules qui y circulent chaque jour.

Bien entendu, il ne faut pas que les services d'urgence soient entravés par le trafic parasite. Les ambulances et les pompiers doivent pouvoir circuler malgré ces embouteillages permanents. Je pense à la Petite ceinture, par exemple. Il m'est plusieurs fois arrivé de voir, à Yser, les pompiers sortir de la caserne et être bloqués parce que toute la Petite ceinture est complètement engorgée aux heures de pointe, soit pendant trois heures le matin et trois ou quatre heures l'après-midi. On se demande alors comment ces pompiers vont pouvoir accéder à leur destination.

La réduction du trafic de transit parasite est donc un très gros enjeu. Il semble que la plupart des usagers ont la même carte mentale, à savoir aller sur les grands axes et prendre la Petite ceinture, qui sert de tangente pour se déplacer d'une commune de seconde couronne à une autre. Beaucoup de gens agissent de manière grégaire au volant. L'un des objectifs de Good Move, que je vous invite bien évidemment à poursuivre, est la lutte contre ce trafic parasite, ce trafic de transit intense. J'aimerais donc que Mme la ministre nous rappelle les dérogations qui ont été mises en place pour les services de secours, afin qu'ils restent prioritaires.

¹¹²¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De bereikbaarheid van de verschillende wijken in Brussel voor ziekenwagens, brandweerwagens en andere voertuigen van hulpdiensten en zorgverleners is essentieel voor de MR.*

De invoering van de verkeersluwe wijken uit Good Move veroorzaakte aanvankelijk problemen voor de bereikbaarheid van ziekenhuizen in het centrum. Zijn zij al geëvalueerd?

Ons doel is de interventietijd van de hulpdiensten te verkorten. Brussel is echter nog steeds een van de steden met de meeste files van Europa.

Hebben de hulpdiensten te lijden onder de vertragingen die het hele gewest treffen? Wordt de impact op de interventietijden gemeten? Welke wijzigingen werden aangebracht aan de verkeersluwe wijken? Worden alternatieve routes ingevoerd voor grote werkzaamheden, zoals de heraanleg van de Louizalaan?

Welke feedback hebt u ontvangen van de hulpdiensten en het grote publiek over de interventietijden zoals bepaald in de Verklaring van Stockholm? Hebt u onlangs de Commissie voor Dringende Geneeskundige Hulpverlening, de brandweer en de politie samengebracht om die kwestie te bespreken? Wanneer vond de laatste vergadering plaats en wat waren de resultaten?

Is er voor elke nieuwe inrichting een studie van de brandweer en een voorafgaand gunstig advies vereist? Werden nieuwe inrichtingen goedgekeurd zonder voorafgaand advies van de brandweer?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je tiens à remercier Mme Bennani pour sa demande d'explications fort opportune.

Dans son intervention, Mme Bennani a mentionné M. Labourdette, qui nous a malheureusement quittés en décembre dernier. J'adresse une pensée émue et chaleureuse à sa famille et à ses collègues pompiers.

La question de l'accessibilité des différents quartiers de Bruxelles par les ambulances, camions de pompiers et autres véhicules de secours et acteurs de soins de santé est essentielle pour le groupe MR. Récemment, nous sommes encore intervenus à l'égard de la STIB et dans le cadre de l'audition de parking.brussels au sujet du personnel médical malmené par les réformes successives des règles de stationnement.

Je rappelle que la mise en place des mailles Good Move avait initialement posé des problèmes d'accessibilité aux hôpitaux dans le centre. Après deux ans de mise en œuvre, une évaluation des mailles problématiques a-t-elle eu lieu ?

Notre objectif est de réduire le temps d'intervention des services de secours. Or, une fois de plus, Bruxelles se classe dans le haut du classement des villes les plus embouteillées d'Europe, y occupant la peu glorieuse quatrième position.

Les services de secours souffrent-ils des ralentissements qui touchent l'ensemble de notre Région ? L'impact sur les délais d'intervention a-t-il été mesuré ? Ce type d'évaluation étant rendu plus aisé par la géolocalisation, je suppose qu'une grille doit exister. Quelles modifications ont été apportées aux mailles concernées ? Des itinéraires bis sont-ils mis en place dans le cadre des grands chantiers, tel le réaménagement des tunnels

In 2022 legde u uit dat er met de opmerkingen en verzoeken van de DBDMH rekening wordt gehouden waar dat technisch mogelijk is. Als dat niet mogelijk is, worden dan andere oplossingen ingevoerd om hen in staat te stellen zo snel mogelijk in te grijpen?

Is het systeem om de verkeerslichten te veranderen wanneer een prioritair voertuig met sirene en zwaailicht nadert, in het hele gewest van toepassing? Welk percentage verkeerslichten is aangesloten op het systeem met nummerplaatherkenning? Als het systeem niet algemeen is, onderzoekt u dan de mogelijkheid van een uitbreiding?

¹¹²³ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Een mobiliteitsplan is en blijft noodzakelijk om de huidige situatie in Brussel te verbeteren. Kunt u ons geruststellen dat de hulp- en veiligheidsdiensten operationeel blijven en dat de problemen op het vlak van bereikbaarheid en informatie snel worden opgelost?

¹¹²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De hulpdiensten, en zeker de brandweer, spelen een uiterst belangrijke rol in het gewest. Zij redden dagelijks levens en geen enkele mobiliteitsmaatregel mag die taak hinderen. We hebben bij de uitwerking van Good Move dan ook met hun noden rekening gehouden.

De circulatieplannen voor de autoluwe wijken vormen trouwens maar één van de vijftig maatregelen in Good Move.

De brandweer is nauw betrokken bij de uitwerking van de circulatieplannen. Er wordt altijd rekening gehouden met haar opmerkingen en bij twijfel test de brandweer of bepaalde bewegingen met haar kraanwagen mogelijk zijn. Ook over de toekomstige heraanleg van de Broustinlaan hebben we het advies van de brandweer gevraagd.

de l'avenue Louise, que les véhicules de secours doivent régulièrement emprunter ?

Quels sont les retours des services d'urgence et de la population concernant le caractère opportun et raisonnable des délais d'intervention tels que définis dans la déclaration de Stockholm ? Avez-vous récemment réuni la commission d'aide médicale urgente, les pompiers et la police pour faire le point sur cette question ? De quand date la dernière réunion ? Quels en ont été les résultats ?

Confirmez-vous que tout nouvel aménagement nécessite une étude des pompiers et un avis favorable préalable ? Certains nouveaux aménagements ont-ils été validés sans avis préalable des pompiers ?

En 2022, vous avez expliqué que les remarques et demandes du Siamu étaient intégrées chaque fois que cela était techniquement possible. Si tel n'est pas le cas, d'autres solutions sont-elles mises en place pour leur permettre d'intervenir au plus vite ?

Enfin, Madame la Ministre, le système de changement des feux de signalisation à l'approche d'un véhicule de secours en code 3, c'est-à-dire avec sirène et gyrophare, est-il d'application dans toute la Région ? Quel pourcentage de feux de signalisation est connecté à ce système de reconnaissance de plaques ? Si le système n'est pas généralisé, une étude est-elle en cours aux fins de l'étendre ?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- J'aimerais souligner que, d'une part, un plan de mobilité pour modifier la situation actuelle de Bruxelles était et reste nécessaire - voire indispensable - en raison des problèmes d'accessibilité et de sécurité que posent les embouteillages et l'engorgement des artères.

D'autre part, à l'instar de tous mes collègues, je voudrais que les services d'urgence et de sécurité puissent rester opérationnels et que les problèmes d'accessibilité et d'information soient rapidement résolus. Madame la Ministre, vous devez nous rassurer et nous informer à cet égard.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les services d'urgence, et plus particulièrement le Siamu, sont d'une importance cruciale dans notre Région. Leur réactivité et leur efficacité sauvent des vies chaque jour, et nous tenons à garantir qu'aucune mesure de mobilité, si louable soit-elle, ne vienne entraver cette mission. Leurs besoins ont dès lors été intégrés à chaque étape de la mise en œuvre du plan Good Move.

Pour rappel, les plans de circulation pour des quartiers apaisés – sur lesquels porte votre question – ne sont qu'une des cinquante mesures que comporte le plan Good Move.

Le Siamu est toujours - j'insiste - étroitement associé à l'élaboration des plans de circulation dans les quartiers : il fait systématiquement partie des comités d'accompagnement des études préalables et y participe activement. Ses remarques sont toujours intégrées et, en cas de doute, il teste la faisabilité

De meeste ingrepen in het kader van de circulatieplannen betreffen een wijziging van de rijrichting. De plaatsing van fysieke verkeersfilters is eerder zeldzaam en in alle gevallen werd de brandweer geraadpleegd. Op belangrijke toegangswegen voor brandweerwagens of ambulances geven we overigens altijd de voorkeur aan virtuele verkeersfilters (ANPR-camera's) boven fysieke. Een omkering van de rijrichting of de installatie van een verkeersfilter bevordert vaak de vlotte doorgang voor de brandweer.

des girations avec l'auto-échelle (le plus contraignant de ses véhicules).

L'avenue Broustin, qui vient d'être évoquée, en est un exemple : le 25 octobre 2022, le Siamu a testé avec succès l'accessibilité du nouveau demi-tour avec l'avenue de Jette, à vitesse réelle. Les véhicules de Bruxelles Propreté, dont le rayon de giration est moins élevé, réalisent malgré tout des tests, eux aussi.

Comme le requiert la procédure, l'avis du Siamu a été demandé lors de l'enquête publique pour le futur aménagement de l'avenue Broustin. La commission de concertation sera dûment organisée et tiendra compte des remarques formulées.

Le changement des sens de circulation (soit inversion du sens unique actuel, soit mise en sens unique pour dégager un espace où aménager des pistes cyclables ou de contresens tram/bus) représente la vaste majorité des interventions dans le cadre des plans de circulation.

Les filtres de circulation à l'aide de mesures physiques sont plutôt rares ; le cas échéant, le Siamu a toujours été concerté.

L'accessibilité au Siamu est toujours garantie par plusieurs options, dont les potelets amovibles conformes aux normes Siamu qui travaillent dans le système coordonné.

En outre, ces filtres physiques ne sont jamais réalisés sur des itinéraires de pénétration Siamu, où les filtres virtuels (contrôle par caméras ANPR) sont privilégiés. Ainsi, au niveau de la rue Royale entre Treurenberg et Parc, le filtre ne bloque pas le Siamu ; au contraire, il a contribué à faire de l'ensemble de la rue Royale un axe privilégié par les services d'urgence, car moins encombré qu'avant par la circulation automobile.

La création de contresens bus/trams ou de filtres de circulation virtuels favorise par ailleurs la circulation des véhicules d'urgence en intervention, en leur offrant des itinéraires dégagés du trafic.

Bruxelles Mobilité procède à un suivi régulier de la congestion sur la base des données fournies par TomTom. Ces problèmes de congestion ont évidemment un impact sur la réactivité et les possibilités d'action de nos services d'urgence. C'est aussi pour cette raison que des plans de mobilité sont nécessaires.

Selon les données recueillies, depuis 2021, la congestion dans la Région est globalement stable. Elle doit être réduite. Toutefois, si le pourcentage des kilomètres parcourus par des véhicules en situation de congestion entre 6h et 10h montre une stabilité, des fluctuations sensibles, à la hausse ou à la baisse, peuvent être observées sur certains segments.

En 2024, un pic exceptionnel a été enregistré, probablement lié à des chantiers majeurs ayant un impact significatif : boulevard de la Woluwe, tunnel de la porte de Hal, tunnels Reyers-Montgomery et Reyers-Meiser. Ces fluctuations peuvent influencer les conditions de déplacement des véhicules

¹¹²⁷ *Brussel Mobiliteit volgt regelmatig de files op aan de hand van gegevens van TomTom. De fileproblemen hebben uiteraard een impact op het reactievermogen van de hulpdiensten. Dat is ook de reden waarom mobiliteitsplannen noodzakelijk zijn.*

Het totaal aantal afgelegde kilometers tussen 6 en 10u 's ochtends is sinds 2021 stabiel gebleven, maar in bepaalde zones waren er aanzienlijke schommelingen, die vaak verband hielden met grote wegenwerken. De tunnel waar u naar verwijst, moest bijvoorbeeld tot één rijstrook worden teruggebracht om dringende herstellingen uit te voeren. Dergelijke zaken kunnen uiteraard een invloed hebben op de doorgang van de hulpdiensten.

De maatregelen in Good Move zijn bedoeld om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren en vlot verkeer voor alle

vervoersmodi te garanderen, met name voor de hulpdiensten. Daarom werken we nauw met hen samen.

d'urgence. Le tunnel auquel vous faites référence a, par exemple, dû être ramené à une bande pour effectuer des réparations urgentes garantissant la sécurité de ses utilisateurs. C'est parfois nécessaire.

Je tiens évidemment à exprimer ma gratitude envers les équipes du Siamu et l'ensemble des services d'urgence pour leur engagement quotidien au service de la population. Les aménagements réalisés dans le cadre de Good Move visent à améliorer la qualité de vie dans notre ville tout en garantissant le bon fonctionnement des services d'urgence. Le plan prévoit une circulation fluide pour tous les modes de transport. Grâce à une collaboration étroite avec le Siamu et les autres services d'urgence, nous restons vigilants afin que les mesures prévues contribuent à une ville sûre, accessible et durable pour tous.

¹¹²⁹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, uw antwoord stelt me enigszins teleur. Hoewel er met het oog op de uitvoering van Good Move veel overleg is geweest, ook met de hulpdiensten, zijn er tal van voorbeelden die aantonen dat wegversperringen met bloembakken of betonblokken hun de doorgang belemmeren.*

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Madame la Ministre, votre réponse me laisse quelque peu sur ma faim. Même si une multitude de rencontres, notamment avec les services d'urgence, ont été organisées dans le cadre de la mise en œuvre du plan Good Move, je peux vous montrer, sur mon téléphone, des photos d'ambulances bloquées par des pots de fleurs, des blocs de béton, ou qui ont des difficultés à intervenir. Récemment, dans le quartier de Bon Air à Anderlecht, la famille d'une personne décédée a dû assister au transport du corps vers l'ambulance qui se trouvait de l'autre côté de la rue.

U beweert alles in het werk te stellen opdat alles goed zou verlopen, maar dat is niet wat we vaststellen. De hulpdiensten kunnen zich niet meer verplaatsen in de stad.

Vous affirmez faire le maximum et que les choses se passent bien, mais cela ne correspond pas à la réalité du terrain. Je ne doute pas que vos services vous assurent que toutes les consultations ont lieu et que la situation progresse bien, mais la réalité factuelle des pompiers et des ambulanciers est devenue un calvaire ; ils ne savent plus se déplacer dans la ville.

Il est ici question de sauver des vies ! Nous n'attaquons pas Good Move, mais l'incapacité à atteindre un lieu précis pour sauver des vies. Il y a là un manquement fondamental dans la gestion de cette problématique, qui touche les dix-neuf communes bruxelloises.

Il est temps de se réveiller, de se secouer et d'affronter le problème de l'accessibilité des services de sécurité aux endroits auxquels ils doivent se rendre, car ils perdent aujourd'hui un temps précieux pour sauver des vies.

¹¹³¹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik ben niet tevreden met uw antwoord. Met Good Move worden bestuurders van voertuigen gedwongen om de straten in de wijken te vermijden en gebruik te maken van de hoofdwegen. U moet dan ook niet klagen dat er files zijn op de Kleine Ring, vooral als daar maar één rijstrook meer overblijft!*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vos réponses ne me satisfont pas, bien évidemment. Il ne faut pas dire tout et son contraire. Le plan Good Move exhorte très clairement les véhicules à éviter les passages intraquartiers par le biais de blocs de béton, de sens uniques, etc., et les oriente vers les axes structurants. Il ne faut dès lors pas se plaindre, ensuite, que des axes structurants, telle que la Petite ceinture, soient embouteillés, d'autant plus s'ils passent à une seule bande !

Ik geloof niet in de theorie dat autobestuurders het zo beu worden dat ze hun wagen aan de kant zullen zetten.

Je ne crois pas non plus à la théorie de l'évaporation. Je ne crois pas qu'à un moment donné, les automobilistes en auront

Wat het overleg betreft, de brandweerdienst heeft me een mail gestuurd waarin hij betreurt dat er geen overleg werd gepleegd over de herinrichting van de Broustinlaan.

Natuurlijk is het de bedoeling om de verkeersopstoppen in Brussel en op de hoofdwegen te verlichten, maar het is een moeilijke oefening als we ook het verkeer binnen de wijken willen ontraden.

1133 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De brandweerdienst werd volgens u systematisch geraadpleegd, maar hun klachtendienst beweert dat dat niet het geval was voor de afsluiting van de Broustinlaan.*

Tijdens de betoging van gisteren waren alle hulpdiensten vertegenwoordigd. Ze hebben me bevestigd dat ze nog altijd gehinderd worden bij de uitvoering van hun interventies. Liegen ze dan allemaal?

Volgens ons zeggen ze de waarheid. U hebt geen voeling meer met de realiteit. Beleg zo snel mogelijk een vergadering met de hulpdiensten om de problemen op te lossen.

1135 **De heer Stijn Bex (Groen)**.- Ik heb de indruk dat de gemeenteraden al afgeschaft zijn in het Brussels Gewest. Is het probleem in de wijk Goede Lucht in Anderlecht, voor zover daar tenminste een probleem zou bestaan, de verantwoordelijkheid van de burgemeester of de schepen van Mobiliteit van Anderlecht, of is het een gewestelijk probleem?

Natuurlijk zullen er in dit gewest, waar veel mensen op een kleine ruimte samenwonen en waar veel mensen de auto gebruiken, altijd problemen zijn om vlot op een bepaalde plek te raken. Met een mobiliteitsbeleid dat mensen uit de auto haalt, proberen we ervoor te zorgen dat er meer ruimte is voor wie echt aangewezen is op de auto en zeker ook voor de hulpdiensten.

We moeten echter niet doen alsof de hulpdiensten vijf jaar geleden overal vlot en rechtstreeks ter plaatse raakten en nooit met files te maken kregen, ergens vastzaten waar ze niet meer wegraakten, of verkeerd reden. Dat gebeurt vandaag blijkbaar ook nog en we moeten natuurlijk voor al die gevallen naar oplossingen zoeken.

Mevrouw Bennani, ik wil u alvast een concrete vraag stellen. In Brussel zit u in een meerderheid, onder andere met de collega's van Vooruit, waar nogal wat druk wordt uitgeoefend door de

tellement assez de cette situation qu'ils abandonneront leur véhicule.

Pour ce qui est de la concertation, et sans mettre votre parole en doute, j'ai reçu pour ma part un courriel des pompiers, dans lequel ceux-ci déplorent ne pas avoir été concertés pour le réaménagement de l'avenue Broustin. Je rejoins M. Rittweger de Moor sur ce point. Des médecins urgentistes de la clinique Saint-Jean ont également signalé que pour leurs derniers cent mètres, ils mettaient 8 minutes !

Certes, l'idée est de désengorger Bruxelles et ses axes structurants, mais l'opération est complexe si l'on souhaite en même temps éviter le transit intraquartier.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, vous dites que le Siamu a systématiquement été consulté. Or, j'ai cité le service des plaintes du Siamu, qui affirme que le Siamu n'a jamais été sollicité pour ce qui concerne la fermeture de l'avenue Broustin. Cela veut-il dire qu'il a menti ?

Hier, lors de la manifestation contre la coalition Arizona, tous les services de secours étaient représentés. Nous avons rencontré des pompiers, des ambulanciers, des policiers, des superviseurs ou encore des patrouilleurs de la STIB, et tous nous ont dit être aujourd'hui encore entravés dans leurs missions d'intervention. Cela veut-il dire qu'ils mentent tous ?

Non. Selon nous, ils disent la vérité. C'est vous qui êtes complètement déconnectée de la réalité. Organisez une réunion d'urgence avec ces différents services de secours, et vous verrez que les problèmes subsistent. Ils doivent être résolus de toute urgence.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *J'ai l'impression qu'on a déjà supprimé les conseils communaux dans la Région. Le problème dans le quartier de Bon Air, pour autant qu'il existe, relève-t-il de la responsabilité du bourgmestre ou de l'échevin de la Mobilité d'Anderlecht, ou de la Région ?*

Il est évident qu'il y aura toujours des problèmes dans une Région aussi densément peuplée. Avec une politique de mobilité qui vise à dissuader le recours à la voiture, nous essayons de dégager plus d'espace pour qui en a vraiment besoin, comme les services de secours. Mais ne faisons pas comme s'ils circulaient facilement partout il y a cinq ans.

Madame Bennani, vous siégez à Bruxelles dans une majorité qui subit la pression du MR pour retirer le filtre de circulation rue Royale. C'est pourtant grâce à ce filtre que les services de secours ont aujourd'hui très facilement accès à la rue Royale. Nous comptons sur vous pour préserver leur passage.

(Remarques)

MR om de verkeersfilter in de Koningsstraat weer weg te nemen. Dankzij die verkeersfilter is de Koningsstraat nu zeer vlot toegankelijk voor de hulpdiensten, maar als die wordt afgeschaft, zullen daar opnieuw files ontstaan. Wij rekenen alvast op u om de vlotte doorgang van de hulpdiensten daar te vrijwaren en ervoor te zorgen dat de verkeersfilter in de Koningsstraat zeker blijft, want we delen uiteraard uw bezorgdheid over de vlotte toegankelijkheid van de hulpdiensten.

(Opmerkingen)

1139 **De voorzitter.-** Mijnheer Bex, het is niet de bedoeling dat u een ander parlamentslid rechtstreeks interpelleert. Iedereen mag vrij zijn mening uiten tijdens de debatten. Ik vraag u dan ook om hoffelijk te blijven.

Mevrouw Bennani, hoewel u geen persoonlijk feit stricto sensu kunt invoeren, geef ik u toch twintig seconden spreektijd.

1141 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De tuinwijk Goede Lucht werd volledig gerenoveerd met geld van het gewest. Die werken moesten dus aan bepaalde criteria voldoen.**

Ik zeg niet dat de minister lichtzinnig handelt, maar ik heb de indruk dat zij niet over alle relevante informatie beschikt.

1141 **De voorzitter.-** Dit belangrijke debat verdient meer dan een polemiek.

1145 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- Ik noteer dat de brandweer geraadpleegd werd, zoals bij elk circulatieplan.**

Niemand zou een status quo op het vlak van de files mogen goedpraten in naam van het individuele recht om zich te verplaatsen of het vaak subjectieve gevoel dat men niet zonder auto kan. Het permanente transitverkeer en het parasitaire verkeer van diegenen die het nodig vinden om hun auto te gebruiken om een brood te kopen, schaden de gezondheid van alle Brusselaars en belemmeren het werk van de hulpdiensten.

M. le président.- Monsieur Bex, je rappelle que les députés bénéficient de la liberté de parole. Je vous rappelle que, lorsque vous avez la parole pour une réplique, vous n'êtes pas censé interpellé directement un autre parlementaire.

Je n'ai entendu personne traiter la ministre de menteuse. Des questions lui ont été adressées, certains parlementaires voulant légitimement savoir si certains acteurs qui s'étaient exprimés avaient menti.

Monsieur Bex, je souhaite que nos travaux se déroulent dans la courtoisie, même si nous pouvons exprimer franchement et fermement nos désaccords. En tant que président, je n'ai pas à me prononcer sur le contenu des débats, mais veiller au strict respect de notre règlement.

Madame Bennani, si vous ne pouvez invoquer de fait personnel stricto sensu, je consens néanmoins à vous accorder vingt secondes de temps de parole.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Monsieur le Député, le quartier du Bon Air a effectivement été intégralement rénové à l'initiative d'une échevine Groen, au moyen de fonds régionaux. Il devait dès lors répondre à certains critères d'aménagement.

Je ne dis pas que Mme la ministre agit avec désinvolture, je dis juste que j'ai l'impression, en entendant la réponse de la ministre, qu'elle n'est pas en possession de toutes les informations pertinentes. Telle est la réalité, et nous sommes nombreux à faire ce constat.

M. le président.- Il s'agit ici d'un débat capital qui mérite davantage que des polémiques, car il est question des services d'urgence, qui doivent arriver à bon port pour essayer de sauver un maximum de vies.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Vous confirmez que le Siamu est consulté, comme c'est le cas pour chaque plan de circulation et d'aménagement. Les procédures prévoient en effet qu'une commune sollicite l'avis de la police et du Siamu lorsqu'elle décide, par exemple, de mettre une voirie à sens unique.

Des tests sont donc bel et bien effectués par les pompiers en octobre 2022 au niveau de l'avenue Broustin.

Eu égard à la situation existante dans notre Région en 2020, personne ne devrait soutenir le statu quo et la pérennisation

Er zijn dringend maatregelen nodig om het verkeer in het hele gewest te verminderen.

des embouteillages, au nom du droit individuel à circuler ou du sentiment de dépendance - parfois objective, mais souvent subjective - à la voiture, en prétextant l'accessibilité des services de secours.

En réalité, l'intense circulation bruxelloise, le trafic de transit permanent et le trafic parasite de ceux qui jugent bon d'utiliser leur voiture pour aller acheter un pain, nuisent à la santé de l'ensemble des Bruxellois et gênent le travail des services de secours. Des solutions s'imposent pour réduire ce trafic sur l'ensemble du territoire régional.

¹¹⁴⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Vroeger konden ambulances auto's langs de zijkant passeren. Nu staan er paaltjes en betonblokken in de weg. Ook de vele verkeersdrempels bemoeilijken het werk van de ambulanciers, vooral wanneer ze mensen met meerdere trauma's of pasgeboren baby's vervoeren. Bovendien is de spits niet langer beperkt tot bepaalde momenten van de dag. Het verkeer zit nu de hele tijd vast.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Madame la Ministre, nous vous rendons compte d'une situation vécue sur le terrain.

Ce matin encore, un ambulancier me disait au téléphone qu'auparavant, il pouvait passer sur le côté avec son ambulance. Désormais, des piquets et des blocs de béton l'en empêchent, ce qui force les conducteurs qui le précèdent à brûler le feu rouge en cas d'urgence et, donc, à prendre des risques. Cela augmente encore la nature accidentogène de ce genre de situation.

We twijfelen er niet aan dat u de hulpdiensten hebt geraadpleegd voordat u de autoluwe wijken hebt ingevoerd. U moet evenwel opnieuw met hen aan tafel gaan zitten om de responstijden te verkorten.

Par ailleurs, les ambulanciers sont confrontés à de nombreux casse-vitesse, alors qu'ils transportent parfois des personnes polytraumatisées ou des nouveau-nés. Tout cela complique fortement leur travail. En outre, les heures de pointe ne se limitent plus à certains moments de la journée. Désormais, le trafic est congestionné en permanence.

Nous ne doutons pas que vous avez consulté les services de secours avant la mise en œuvre des mailles, mais il est dorénavant temps de les rencontrer pour que soient réellement raccourcis les délais d'intervention.

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik word niet graag van leugens beticht. Er worden wel degelijk tests uitgevoerd. Ik heb u het voorbeeld gegeven van de Broustinlaan, waar op 25 oktober 2022 in de bocht een test werd uitgevoerd met een brandweervoertuig dat op volle snelheid reed.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je n'aime pas être accusée de mentir au Parlement. Je vous ai dit que des tests ont été menés à l'avenue Broustin et je vous ai même donné la date de ces tests pour que vous puissiez le vérifier. Un test a été réalisé, avec un véhicule du Siamu, en vitesse réelle, pour le virage de l'avenue Broustin. C'était le 25 octobre 2022. C'est un exemple parmi d'autres, mais il est important de reconnaître que les vérifications sont faites.

Uiteraard moeten we achteraf evaluaties uitvoeren en zo nodig aanpassingen doorvoeren, want het is een ramp als hulpvoertuigen vast komen te zitten in het verkeer. De infrastructuur mag geen obstakel vormen. Als de brandweer vraagt om de infrastructuur aan te passen omdat haar werk wordt belemmerd, dan doen we dat ook. Ik nodig u echter uit om dezelfde strengheid te tonen met betrekking tot slecht geparkeerde voertuigen, want die zijn vaak de oorzaak dat hulpvoertuigen geblokkeerd raken.

Je suis d'accord sur le fait qu'il faut faire des évaluations par après, et adapter si nécessaire. Nous avons toujours tenu le même discours à ce sujet, et agi de cette façon. Je n'entrerai pas dans les détails de toutes ces polémiques, mais j'ai aussi fait une recherche sur ce sujet, car c'est une catastrophe quand un véhicule de secours est bloqué dans la circulation. Lors de cette recherche rapide, j'ai trouvé quatre articles sur le site de l'agence Belga concernant des voitures mal garées qui bloquaient des véhicules de secours.

Het respect moet van twee kanten komen. Dit zijn geen vragen meer, maar beledigingen.

Ce sont de terribles situations, qui exigent une réaction. Il faut faire en sorte que l'infrastructure ne soit pas un obstacle, et c'est ce que nous faisons. Si le Siamu me demande demain d'adapter la circulation parce que son travail se retrouve entravé, nous serons à leur écoute. Je vous invite à faire preuve de la même ténacité

1149 **De voorzitter.-** Sommige woorden waren misschien niet leuk om te horen, maar ik heb geen beledigingen gehoord.

1153 **De heer Stijn Bex (Groen) (in het Frans).- Als een parlamentslid vraagt wie er liegt, de brandweer of de minister ...**

1153 **De voorzitter.-** De heer Rittweger de Moor heeft geen beledigingen geuit. Hij verwees slechts naar informatie die hij van bepaalde diensten had ontvangen.

Als voorzitter heb ik ook een aantal bezorgde mails ontvangen over het feit dat bepaalde diensten niet waren geraadpleegd. Het is echter niet omdat de minister het tegenovergestelde zegt, dat ze meteen als leugenaar wordt bestempeld.

1157 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Het gaat er niet om of we voor of tegen Good Move zijn, maar om het redden van levens. De uitvoering van Good Move werd een eerste keer getest in 2022. Ondertussen zijn er tweeënhalf jaar verstreken. Het lijkt mij dan ook nuttig om vandaag samen met de brandweer een nieuwe balans op te maken.**

1157 **De voorzitter.-** Mevrouw de minister, we zijn het er allemaal over eens dat het een ramp is wanneer hulpvoertuigen geblokkeerd raken. Wij willen allemaal de situatie verbeteren en zullen zeker de gelegenheid hebben om daarop terug te komen.

- Het incident is gesloten.

1163 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

quant aux véhicules qui sont mal garés, qui sont si souvent la raison des blocages, et de faire en sorte que le trafic soit le plus fluide possible.

Quant au respect dans cette commission, Monsieur le Président, je pense que c'est quelque chose qui doit aller dans les deux sens. J'ai entendu aujourd'hui des paroles qui ne sont pas respectueuses. Ce ne sont plus des questions, mais des insultes, et ce n'est pas la première fois que cela arrive au Parlement.

M. le président.- Je suis un peu surpris par vos paroles, car je n'ai pas entendu d'insultes. Des propos difficiles à entendre, peut-être, mais pas d'insultes en tant que telles.

M. Stijn Bex (Groen).- Lorsqu'un député demande qui ment entre les pompiers ou la ministre...

M. le président.- Monsieur Bex, il s'agit d'une question. Vous-même avez déjà tenu des propos beaucoup plus virulents. Si vous faites référence aux propos de M. Rittweger de Moor, vous remarquerez qu'il a été assez ferme mais qu'il n'a pas proféré d'insultes. Il s'est contenté de rappeler les informations reçues de certains services.

En tant que président, j'ai également reçu des courriels pour m'alarmer sur le fait que certains services n'avaient pas été consultés. C'est interpellant puisque la ministre dit juste le contraire. Mais il ne s'agit pas de traiter quiconque de menteur.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Je pense que nous avons tous et toutes la volonté de faire en sorte que cela fonctionne. Cependant, la mise en œuvre du plan Good Move a été testée en 2022. Il me semble aujourd'hui judicieux de refaire les tests et de rediscuter avec les pompiers. Il ne s'agit pas ici d'être pour ou contre Good Move, mais de sauver des vies.

Madame la Ministre, s'il faut recommencer l'exercice des tests et de la discussion avec les pompiers, je vous invite à le faire avec l'esprit constructif qui vous caractérise. Il serait judicieux de rencontrer les pompiers et de les écouter. Je ne dis pas que vous ne le faites pas, loin de là, mais les diverses mises en œuvre dans les communes doivent être prises en considération. Deux ans et demi se sont écoulés depuis les tests de 2022. Il ne serait pas inutile de refaire le point.

M. le président.- Madame la Ministre, vous avez souligné qu'un véhicule de secours bloqué est une situation scandaleuse. Nous partageons tous ce point de vue et nous avons l'objectif commun d'améliorer les services rendus à la population. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI

1163 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1163 **betreffende het fietsdelen en de deelstepbedrijven met
vergunning in Brussel.**

1165 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Op
17 maart 2022 werd een gewestelijke ordonnantie van kracht
die de deelalternatieven voor de auto beter moet regelen.
Op 13 juli 2023 besloot de Brusselse regering om voor de
uitvoering daarvan een gesloten aanbesteding te doen zoals
andere Europese steden dat eerder hadden gedaan.**

*Het was de bedoeling om twee vergunningen af te leveren voor
de exploitatie van maximaal 4.000 deelvoertuigen en de criteria
stonden duidelijk in de oproep. Volgens Brussel Mobiliteit zou
de aanbesteding tot betere service moeten leiden.*

*In 2023 wees Brussel Mobiliteit Bolt en Dott aan als
exploitanten. Twee van hun concurrenten, Voi en Lime, gingen
in beroep tegen de beslissing en spanden een kort geding aan
bij de rechtbank van eerste aanleg. Met name Lime klaagde over
een gebrek aan transparantie in de selectieprocedure.*

*In januari 2024 stond de rechtbank van eerste aanleg de
vragende partijen toe om hun licenties te blijven gebruiken tot ze
verlopen, dat wil zeggen tot eind augustus 2024 in het geval van
Voi en begin juli 2025 in het geval van Lime. Na een verzoek van
Bee Ride dat op 24 april 2024 werd ingediend, schortte de Raad
van State de beslissing op om het aantal deelsteps in Brussel en
het aantal exploitanten te beperken.*

*Hoever staat uw administratie met haar antwoord op de
bezwaren van de Raad van State?*

**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 cyclopartage et les opérateurs de trottinettes
autorisés à Bruxelles.**

**Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Le 17 mars 2022, le
Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-
Capitale ont adopté une ordonnance modifiant l'ordonnance
du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de
transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile.
Cette ordonnance vise à mieux réglementer les services de
cyclopartage à Bruxelles, notamment dans le but de limiter
le nombre d'accidents de la route impliquant des trottinettes
électriques.**

*Le 13 juillet 2023, le gouvernement bruxellois a approuvé
l'arrêté portant exécution de cette ordonnance et a fait le
choix d'un marché fermé, basé sur la mise en concurrence des
opérateurs dans le cadre d'un appel à candidatures, suivant ainsi
l'exemple de plusieurs villes européennes telles qu'Oslo, Vienne,
Rome, Marseille, Lyon ou encore Lille.*

*L'appel à candidatures visait à attribuer, notamment, deux
licences relatives à l'exploitation de maximum 4.000 engins
de déplacement. Les critères de recevabilité, d'exclusion et
d'attribution étaient clairement cités dans l'appel à candidatures.
Selon Bruxelles Mobilité, cette mise en concurrence allait
déboucher sur une meilleure qualité de service pour les usagers.*

*À l'issue de cet appel d'offres, Bruxelles Mobilité a sélectionné
en décembre 2023 Bolt et Dott comme étant les deux seuls
opérateurs habilités à exploiter des trottinettes. Deux de leurs
concurrents, Voi et Lime, ont introduit un recours auprès de
Bruxelles Mobilité contre cette attribution ainsi qu'une action en
référé devant le tribunal de première instance. La société Lime
en particulier s'était plainte d'un manque de transparence dans
la procédure de sélection.*

*En janvier 2024, par le biais de deux ordonnances, le président
du tribunal de première instance a autorisé les plaignantes
à exploiter leurs licences respectives jusqu'à leur terme
initialement prévu, à savoir fin août 2024 pour Voi et début
juillet 2025 pour Lime. Ensuite, le 24 avril 2024, à la suite d'une
requête introduite par la société Bee Ride, le Conseil d'État a
décidé de suspendre les dispositions de l'arrêté bruxellois du 13
juillet 2023 relatives à la limitation du nombre de trottinettes
disponibles à Bruxelles ainsi qu'à la limitation de l'exploitation à
deux opérateurs. Bruxelles Mobilité et votre cabinet se sont alors
engagés à s'atteler à répondre aux objections juridiques.*

*Madame la Ministre, où en est le travail de votre administration
pour répondre aux objections soulevées par le Conseil d'État
concernant la limitation du nombre de trottinettes et l'attribution
exclusive à deux opérateurs ?*

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Er is weliswaar geen modal shift van de auto naar de step, maar de DéFI-fractie meent niettemin dat steps een nuttig vervoermiddel zijn, vooral voor jongeren, voor zover een aantal voorwaarden worden nageleefd.*

De eerste voorwaarde is vanzelfsprekend de veiligheid van de weggebruikers. Daarom heeft mijn fractie een voorstel ingediend om een helmplicht in te voeren voor stepgebruikers. Bovendien moet er worden gecontroleerd op snelheid, passagiersvervoer en alcohol- of druggebruik.

De tweede voorwaarde is een vlotte doorgang voor voetgangers. Ondanks de aanleg van dropzones staan stoepen nog altijd vol rondslingerende steps. De exploitanten moeten technische en reglementaire maatregelen nemen om dat onmogelijk te maken.

Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Bennani. Het is geen goed nieuws dat de Raad van State uw besluit gedeeltelijk heeft geannuleerd.

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Ik heb dezelfde vragen als mevrouw Bennani. De voorbije jaren zijn er heel wat exploitanten van zachte deelmobiliteit bijgekomen en dat heeft tot chaos geleid. Gelukkig zijn er oplossingen gevonden, zoals verplichte dropzones.*

Pouvez-vous préciser les ajustements prévus pour garantir la légalité des articles 4, 5, 11, 29, 30 et 71 de l'arrêté bruxellois ?

Quelles mesures ont-elles été prises pour garantir une utilisation responsable des trottinettes en libre-service et réduire les nuisances telles que la circulation dangereuse sur les trottoirs ou la circulation en état d'ébriété ?

Quels efforts spécifiques ont-ils été déployés pour renforcer la coopération avec les communes et autres parties prenantes - police, associations de riverains - dans la gestion des trottinettes sur l'espace public ?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Les trottinettes partagées font débat au sein de la société, et pas seulement à Bruxelles. Elles ont, par exemple, été interdites à Paris à la suite d'une consultation citoyenne.

Certes, il n'y a pas de transfert modal des voitures vers les trottinettes, mais le groupe DéFI estime néanmoins que celles-ci constituent un mode de déplacement utile, surtout pour les jeunes, permettant de relier un point A à un point B. Cela, pour autant que certaines conditions soient respectées.

La première de ces conditions est bien entendu la sécurité des usagers, qu'il s'agisse des trottinettistes eux-mêmes ou des autres usagers de la route. À cet égard, mon groupe a déposé une proposition visant à contraindre les utilisateurs de trottinettes partagées, et en particulier les livreurs, au port du casque. En outre, il convient de contrôler la vitesse, le respect de l'interdiction de transporter un passager, ainsi que l'alcoolémie et la consommation de stupéfiants.

La deuxième condition, tout aussi importante que la première, est la fluidité des parcours pétiens. À l'heure actuelle, en dépit de l'installation de zones de dépôt, les trottoirs restent largement envahis par des trottinettes abandonnées de manière extrêmement désinvolte par leurs utilisateurs. Les opérateurs doivent donc prendre des dispositions techniques et réglementaires permettant d'imposer de manière stricte le stationnement dans les zones de dépôt et de faire respecter les limitations physiques, avec de lourdes amendes à la clé. Vu l'encombrement des trottoirs bruxellois, il est clair que ce système n'est pas tout à fait opérationnel aujourd'hui.

Madame la Ministre, je me joins aux questions de Mme Bennani. L'annulation partielle de votre arrêté par le Conseil d'État n'est pas une bonne nouvelle pour la sécurité juridique dans notre Région. Bruxelles Mobilité doit s'atteler de toute urgence à rétablir cette sécurité pour ce qui est de l'usage des engins de micromobilité partagés et de la réglementation en la matière.

Mme Amélie Pans (MR).- Je remercie Mme Bennani pour ses questions. Je partage pleinement ses interrogations. En tant que cycliste quotidienne, ce sujet me tient particulièrement à cœur, car les véhicules en free floating (libre-service intégral) peuvent

Uit cijfers van de FOD Mobiliteit en Transport blijkt tegelijkertijd dat het aantal afgeleverde rijbewijzen sinds 2000 met 27% is gedaald in het Brussels Gewest. Dat is een verontrustende evolutie, want mensen die geen rijbewijs halen, kennen het verkeersreglement niet.

In 2022 vroeg de MR-fractie de Brusselse regering een micromobiliteitsstrategie uit te werken. Ze drong ook aan op begeleiding van de exploitanten. Het gebrek aan samenwerking heeft de relaties met hen verzuurd.

Ziet u een direct verband tussen het aantal freefloatingvoertuigen en het aantal verkeersongevallen? Welke veiligheidsmaatregelen hebben de deelbedrijven genomen?

Welke maatregelen hebben ze genomen om de Brusselse regels af te dwingen, zoals het verbod om met z'n tweeën op een elektrische fiets of step te rijden?

Hoe zorgen we ervoor dat jongeren die geen rijbewijs behalen zichzelf en andere weggebruikers niet in gevaar brengen als ze freefloatingvoertuigen gebruiken zonder kennis van het verkeersreglement?

Welke veranderingen aan de ordonnantie acht u nodig?

Hoe beperken de deelbedrijven hun milieu-impact?

Hoeveel dropzones zijn er in de Brusselse gemeenten? Hoeveel boetes zijn er uitgeschreven aan mensen die hun voertuig buiten een dropzone achterlaten?

Wat zijn de volgende stappen in de afhandeling van de juridische geschillen?

servir de porte d'entrée vers un usage plus régulier de la mobilité douce.

Au cours des dernières années, nous avons vu apparaître plusieurs opérateurs de free floating. Initialement perçus de manière positive, ils ont très vite généré un certain chaos dans de nombreuses communes. Heureusement, des solutions ont été trouvées, telles les zones de dépôt obligatoires.

Toutefois, un autre phénomène attire notre attention : les chiffres du SPF Mobilité et Transports. Ces derniers révèlent une baisse significative du nombre de permis de conduire octroyés depuis 2000 : 9 % au niveau national et 27 % en Région bruxelloise. Un tel constat est préoccupant à plusieurs égards. Outre l'enjeu de l'accès à la mobilité, cette tendance à des répercussions sur la sécurité. En effet, faute de passer leur permis de conduire, ces jeunes ne maîtrisent pas les règles du Code de la route.

En 2022, le groupe MR, représenté par M. David Weytsman et Mme Anne-Charlotte d'Ursel, est intervenu au Parlement sur cette question. Il demandait que le gouvernement bruxellois, en collaboration avec les acteurs privés, élabore une véritable stratégie pour encadrer la micromobilité. Il souhaitait également qu'un accompagnement, fondamental dans un tel secteur, soit garanti à ces mêmes opérateurs. Or le manque de collaboration et de discussion a crispé les relations avec certains de ces acteurs et entraîné l'introduction de plusieurs recours.

Observez-vous un impact direct entre le nombre de véhicules en free floating et le nombre d'accidents de la route ? Si oui, lequel ?

Quelles mesures ont-elles été prises par les opérateurs en matière de sécurité ? Constatez-vous des différences de pratiques dans ce domaine ?

Des mesures ont-elles été prises par les opérateurs pour faire respecter les règles bruxelloises, comme l'interdiction de circuler à deux sur un même engin électrique ou l'interdiction d'usage aux moins de seize ans ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Comment garantir que les nombreux jeunes qui ne passent pas leur permis de conduire ne se mettent pas en danger et ne mettent pas en danger les autres usagers en empruntant des engins en free floating sans parfois connaître le Code de la route ?

Quelles sont vos observations concernant la mise en œuvre de l'ordonnance ? Quelles sont les modifications que vous jugez nécessaires ?

À l'époque, le MR avait déposé plusieurs amendements relatifs à des objectifs écologiques et environnementaux. Outre le fait que la mobilité douce a un impact positif sur l'environnement, quelles pratiques sont-elles mises en place par les opérateurs pour réduire l'empreinte carbone ?

Combien de zones de dépôt ont-elles été installées dans les communes de la Région ? Combien d'amendes ont-elles été

1171 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De ordonnantie die tijdens de vorige regeerperiode werd goedgekeurd, bevatte meerdere maatregelen. Een ervan was de aanleg van dropzones. Om de wildgroei aan deelsteps een halt toe te roepen werd het aantal deelstepbedrijven bovendien beperkt en hebben we een aanbesteding uitgeschreven om alleen de verdienstelijkste bedrijven een licentie te geven.*

We hebben ook het aantal steps en fietsen beperkt om te voorkomen dat dropzones overvol staan. De snelheid is in samenwerking met de bedrijven beperkt tot 20 km/uur en tot 8 km/uur in voetgangerszones. Verder is federaal geregeld dat je niet met meer dan één op een deelstep mag.

Bij de aanbesteding van 2023 kwamen Bolt en Dott als winnende deelstepaanbieders uit de bus. Daarop werden meerdere bezwaren ingediend, onder andere die waar u naar verwees.

Verder heeft de Raad van State beslist om een aantal artikels op te schorten. Om de opschorting ongedaan te maken, heeft de regering in eerste lezing een besluit tot wijziging goedgekeurd. Dat besluit is voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Raad van State en de Inspectie van Financiën.

infligées pour non-respect de ces zones ? Pourriez-vous nous communiquer les statistiques à cet égard ?

S'agissant des litiges en cours, quelles sont les prochaines étapes et échéances ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je commencerai par vous expliquer ce qui a été décidé par les gouvernements - régional et fédéral - durant la législature écoulée. Les choix que posera le prochain gouvernement restent évidemment à déterminer. Une nouvelle adaptation de l'ordonnance ou l'éventuelle suppression des trottinettes partagées constituent des choix politiques qui doivent évidemment être faits en ayant connaissance de tous les éléments.

L'ordonnance adoptée par le précédent Parlement contenait plusieurs mesures. L'une d'elles était la création, sur les voiries régionales et communales, de zones de dépôt pour éviter que les trottinettes et les vélos ne puissent être déplacés partout. Je remercie d'ailleurs les communes, qui ont contribué à la création de milliers de ces zones.

En outre, afin de réduire le nombre de trottinettes, et en accord avec le secteur, le nombre d'opérateurs a été réduit et nous avons lancé un appel à candidatures pour ne donner une licence qu'aux opérateurs les plus vertueux.

Nous avons également limité le nombre d'engins en circulation pour éviter la saturation des zones de dépôt. Aussi, en bonne collaboration avec les opérateurs, la vitesse a été réduite de 25 à 20 km/h, et à 8 km/h dans les zones piétonnes. Enfin, au niveau fédéral, avec les autres Régions, nous avons limité à un seul le nombre d'usagers sur ces engins. À ce sujet, des contrôles et de la sensibilisation sont nécessaires.

C'est ainsi qu'à l'issue de l'appel à candidatures organisé en 2023 pour l'octroi de nouvelles licences de cyclopartage, Bruxelles Mobilité a sélectionné Bolt et Dott comme étant les deux seuls opérateurs habilités à exploiter des trottinettes avec Voi, qui n'exploite maintenant plus que des vélos.

Plusieurs procédures et actions ont ensuite été intentées contre la Région par certains opérateurs afin de contester la décision ou la procédure. Vous avez mentionné la décision du tribunal de première instance de Bruxelles, qui avait autorisé Voi et Lime à exercer jusqu'au bout leur ancienne licence. J'ajouterais celle rendue par le même tribunal en décembre dernier, confirmant qu'à l'issue de cette licence, Voi devait cesser ses activités de trottinettes.

Dans une autre procédure, le Conseil d'État a décidé de suspendre plusieurs articles pour des raisons essentiellement procédurales. À la suite de cet arrêt, le gouvernement a adopté en première lecture un arrêté modificatif visant à répondre aux griefs ayant entraîné la suspension de plusieurs articles. Cet arrêté, qui sera déposé sur la table du gouvernement dans les prochaines semaines, a été soumis à la Commission régionale

1173 *Ik zal u het ontwerp van besluit bezorgen. De grootste veranderingen betreffen de formele motivering.*

Om het verantwoorde gebruik van deelsteps te garanderen heeft Brussel Mobiliteit bewustmakingscampagnes gevoerd. Bovendien maakten maatregelen om de overlast te beperken deel uit van de gunningscriteria. De geselecteerde bedrijven kwamen op dat vlak als beste uit de bus. Helaas blijven politiecontroles noodzakelijk voor wie hardleers is of onder invloed van alcohol rijdt.

Er worden geregeld informatiesessies belegd met de gemeenten. Tijdens de recentste heeft Brussel Mobiliteit een overzicht gegeven van hoe het fietsdelen in goede banen wordt geleid en vragen beantwoord.

In verband met het stallen van deelfietsen en -steps heeft de administratie een gids uitgewerkt.

De deelfietsbedrijven hebben een lijst met contactpersonen en de verkeersmanagers in de zes politiezones opgesteld en aan de gemeenten, safe.brussels, de politie, de deelmobiliteitsbedrijven, de MIVB en de NMBS bezorgd.

Tot zover de initiatieven van de voorbije jaren. Uit een evaluatie moet blijken of verdere maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld een totaalverbod.

Slechts een bedrijf weigert de leeftijd van gebruikers te controleren. Het beroept zich op de Algemene Verordening gegevensbescherming. Om de controle te verplichten moet de ordonnantie aangepast worden en dat is iets voor de volgende regering.

Over het aantal ongevallen kunt u me schriftelijke vragen stellen.

de la mobilité, au Conseil de l'environnement, à Brupartners, au Conseil d'État et à l'Inspection des finances.

Au sujet des précisions, article par article, que vous sollicitez, j'ai demandé que le projet d'arrêté vous soit communiqué. Il s'agit essentiellement de renforcer la motivation formelle et d'opérer des corrections marginales au texte.

En ce qui concerne les mesures prises pour garantir une utilisation responsable des trottinettes en libre-service, des campagnes de sensibilisation ont été organisées par Bruxelles Mobilité afin d'améliorer le comportement des usagers de trottinettes partagées. De plus, lors de l'appel à candidatures, les opérateurs ont été mis en concurrence sur les mesures mises en œuvre pour réduire les nuisances de ce type de services. Les opérateurs retenus sont ceux qui proposent les meilleures mesures pour atteindre cet objectif.

Malheureusement, les contrôles de la police restent nécessaires pour sanctionner ceux qui ignorent les campagnes de sensibilisation et décident de prendre le guidon lorsqu'ils ont bu.

En ce qui concerne la collaboration avec les autres parties prenantes, des réunions d'information à l'attention des communes sont régulièrement organisées en partenariat avec Brulocalis. La dernière en date a été le groupe de travail stationnement du 7 novembre 2024. Lors de cette réunion, Bruxelles Mobilité a présenté un état complet de la situation de la gestion des services de cyclopartage en Région bruxelloise et a répondu aux questions des communes relatives aux différents aspects du dossier (juridique, stationnement, contrôle, gouvernance).

Pour ce qui est du stationnement des véhicules de cyclopartage, un guide de mise en œuvre a été élaboré par l'administration en coordination avec les communes et les opérateurs de cyclopartage pour déployer au mieux les zones de dépôt. Le prochain gouvernement devra prendre ce dossier à bras-le-corps.

Enfin, à l'initiative des opérateurs de cyclopartage, une liste de contacts directs des opérateurs et des gestionnaires de trafic des six zones de police a été diffusée afin d'améliorer la communication entre les acteurs dans les situations nécessitant une intervention rapide pour déplacer des véhicules ou dans des cas de vandalisme ou d'usage de ces services pour des actes de criminalité. Cette liste a été diffusée auprès des dix-neuf communes, de safe.brussels, des six zones de police, des opérateurs de cyclopartage et d'autopartage, de la STIB, de la SNCB.

Telles sont, dans les grandes lignes, les initiatives prises ces dernières années. Il s'agit maintenant d'évaluer si elles sont suffisantes ou si d'autres mesures sont nécessaires. Je pense à une éventuelle interdiction, comme c'est le cas à Paris ou Louvain.

Je précise qu'au niveau du Conseil d'État, nous en sommes à l'étape de la suspension et non de l'annulation. Ce jeudi, le gouvernement s'attellera à la dernière lecture de l'arrêté

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Veiligheid gaat voor alles, maar de helmplicht ontbreekt in het plan. Van de hulpdiensten weet ik dat de belangrijkste letsels waar ze momenteel mee te maken hebben, het gevolg zijn van ongevallen met elektrische steps. De volgende regering moet een duidelijk standpunt over de helmplicht innemen.*

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat een partij die misschien tot de toekomstige meerderheid behoort, gewonnen is voor de helmplicht voor stepgebruikers, een voorstel dat mijn fractie al eerder indiende.*

Ik zal uw ontwerp van besluit aandachtig lezen. U zegt dat de geselecteerde bedrijven het best scoorden op veiligheid. We zullen zien wat dat in de praktijk geeft en wat de nieuwe meerderheid zal ondernemen. Ik heb al zes jaar geen auto meer, maar ik gebruik ook geen deelsteps meer sinds de hoorzittingen met het hoofd van de spoed van UMC Sint-Pieter.

Met de ordonnantie van 2022 zijn de nodige regels ingevoerd om de stoep stepvrij te houden. Er is echter nog ruimte voor verbetering. Gemeentearbeiders vragen om steps te verwijderen, is extra en bovendien zwaar werk voor hen. We kunnen er beter voor zorgen dat de bedrijven hun gebruikers voldoende zwaar boeten om wildstallen tegen te gaan.

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Het spreekt voor zich dat de nieuwe regering politieke keuzes zal moeten maken.*

rectificatif. Nous espérons que cela permettra de répondre aux préoccupations exprimées par le Conseil d'État.

Sachez également que la majorité des opérateurs ont accepté de vérifier l'âge des utilisateurs. L'un d'eux l'a refusé, sur la base du respect de la vie privée et du règlement général sur la protection des données. Rendre ce contrôle obligatoire nécessiterait une modification de l'ordonnance, ce qui relève de la responsabilité du prochain gouvernement.

Enfin, je vous invite à m'adresser des questions écrites en ce qui concerne les chiffres relatifs aux accidents.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- J'aimerais revenir sur la sécurité, qui est essentielle. Or, nous constatons une lacune sur ce plan : l'absence de port du casque. Tous les représentants des services d'urgence que j'ai rencontrés m'ont en effet expliqué que les principaux traumatismes actuels étaient dus aux trottinettes électriques.

La mobilité douce est accessible à tous, mais l'absence de port du casque pose de réels problèmes à long terme. Il est impératif que le prochain gouvernement adopte une position claire à cet égard.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je me réjouis qu'un parti qui appartiendra peut-être à la future majorité se positionne favorablement quant au casque obligatoire pour les usagers des trottinettes. Encore une fois, nous avons déposé une proposition pour les plus vulnérables, c'est-à-dire les livreurs professionnels à trottinette, fortement exposés aux dangers de la circulation, ainsi que les mineurs utilisant des vélos partagés.

Je lirai votre projet d'arrêté avec grande attention. J'entends que les opérateurs sélectionnés sont les plus performants en termes de sécurité. Nous verrons ! Et nous verrons aussi quelles conditions la nouvelle majorité pourra y ajouter pour encore améliorer ce point. Pour ma part, je n'ai plus de voiture depuis six ans, mais je n'utilise plus de trottinettes partagées depuis les auditions du chef des urgences du CHU Saint-Pierre, qui nous a montré des photos d'importantes lésions maxillo-faciales. De tels accidents de trottinette représentent la proportion la plus importante des admissions aux urgences.

S'agissant de l'encombrement des trottoirs, l'ordonnance de 2022 a apporté un cadre juridique nécessaire. Ce fonctionnement est toutefois perfectible. Quand on parle de demander aux ouvriers communaux de dégager les trottinettes des trottoirs, c'est compliqué ! Ils doivent les porter - or, il s'agit d'engins lourds - puis les remiser dans un dépôt communal. C'est une charge de travail supplémentaire. Il faut donc plutôt veiller à ce que les opérateurs donnent à leurs usagers des amendes suffisamment dissuasives pour empêcher un stationnement anarchique et gênant sur les trottoirs.

Mme Amélie Pans (MR).- Je comprends bien que le nouveau gouvernement devra poser des choix politiques concernant ce qu'il reste à faire. Je souhaitais ici comprendre comment, aujourd'hui, les règles sont respectées. Pour ma part, je n'ai

Vandaag wou ik vooral horen hoe de regels worden nageleefd. Het gaat er nu soms uitermate chaotisch aan toe.

Laten we eerst en vooral de huidige regels handhaven voor we dingen veranderen. Dat zou al een grote stap zijn.

Nu minder jongeren hun rijbewijs behalen, moeten we bekijken hoe we hun het verkeersreglement kunnen bijbrengen.

- Het incident is gesloten.

pas de voiture, mais un beau vélo, et je n'utilise généralement pas de trottinettes. Néanmoins, je reconnais que c'est parfois un peu la jungle, et je pense à nos aînés qui doivent pouvoir se déplacer et ont parfois besoin d'une voiture pour, par exemple, se rendre à leurs rendez-vous médicaux. Ils voient des vélos et des trottinettes surgir de partout, souvent avec plusieurs personnes dessus, et je pense qu'il faut chercher à faire respecter les règles en vigueur.

Commençons par nous assurer du contrôle des règles actuelles avant de voir ce que nous pouvons changer. Ce serait déjà un grand pas en avant si les règles existantes étaient respectées.

Le nombre des jeunes qui passent leur examen pour le permis de conduire étant en baisse, il faudrait réfléchir à la manière de leur apprendre le Code de la route, s'ils ne doivent pas l'étudier pour cet examen.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE RAETS

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

concernant l'utilisation et l'occupation du stationnement hors voirie en Région bruxelloise.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- *Selon une étude de parking.brussels, pas moins de 620.269 places de stationnement hors voirie seraient disponibles à Bruxelles actuellement. Elles sont peu connues et seul un nombre restreint d'entre elles serait dès lors utilisé.*

Quelles mesures ont-elles déjà été prises pour veiller à ce que les possibilités de stationnement hors voirie soulagent davantage la capacité en voirie ? Ont-elles été efficaces ? Sinon, pourquoi ?

Quels obstacles freinent-ils l'exploitation des parkings d'entreprise ?

A-t-il déjà été envisagé de permettre l'utilisation des accès et sorties de bâtiments comme zones de chargement et déchargement, tout en prévoyant des amendes en cas d'abus ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE RAETS

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

betreffende het gebruik en de bezetting van off-street parking in het Brussels Gewest.

Mevrouw Martine Raets (Open Vld).- Volgens een recente studie met cijfers van 2024 van de studiedienst van parking.brussels zijn er in het Brussels Gewest maar liefst 620.269 parkeerplaatsen buiten de openbare weg beschikbaar. Helaas wordt daar maar een beperkt deel van gebruikt en is een groot deel van die parkeerplekken weinig of niet bekend bij de inwoners. Ook zijn er in sommige wijken problemen met het aanbod, terwijl er in andere wijken problemen zijn met de vraag. Een bewonerskaart is overigens meestal goedkoper dan een abonnement voor een parking buiten de openbare weg.

Een intensiever en gericht gebruik van die parkeerplekken buiten de openbare weg zou de parkeerproblemen in Brussel al een heel stuk verlichten.

Welke maatregelen zijn er al getroffen om ervoor te zorgen dat de parkeermogelijkheden buiten de openbare weg de capaciteit op de openbare weg beter ontlasten? Waren die efficiënt? Zo niet, waaraan is dat te wijten?

Hoever staat het met het benutten van bedrijfsparkings? Met welke hinderpalen worden de bedrijven of parking.brussels geconfronteerd bij de uitbouw van dat systeem?

Werd er al overwogen om de ongeveer 40.000 in- en uitritten van gebouwen als laad-en-loszone te laten gebruiken? Dat zou dan natuurlijk wel duidelijk aangegeven moeten worden. Zo

zouden bedrijven en handelaars hun leveringen gemakkelijker kunnen uitvoeren. Misbruik kan daarbij tegengegaan worden met boetes van 100 euro, zoals gebruikelijk is bij laad-en-loszones. Uiteraard is daarvoor wel het akkoord van de bedrijven en handelaars noodzakelijk.

1187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - De publieke ruimte in Brussel is inderdaad beperkt. We moeten dus keuzes maken. Als we meer wagens kunnen parkeren buiten de openbare weg, winnen we daar uiteraard plaats. Daar komt er ruimte voor andere functies: meer plaats voor ontmoeting, maar ook veiligere infrastructuur voor andere vervoersmodi. Een goed parkeerbeleid moet de verschuiving van 'on-street' naar 'off-street' dus mee ondersteunen.

Het Brusselse parkeerbeleid is een gedeelde bevoegdheid van het gewest en de gemeenten. Het gewest heeft verschillende soorten zones vastgelegd via ordonnanties: blauw, groen, grijs, oranje enzovoort. Het zijn echter de gemeenten die beslissen waar die zones op hun grondgebied komen. Op die manier kunnen ze kiezen in welke mate ze het vrijkomen van parkeerplaatsen willen stimuleren. Betalend parkeren moet er immers in de eerste plaats toe leiden dat parkeerplaatsen geregeld vrijkomen, zodat er meer plaats beschikbaar wordt en die plaats beter gebruikt wordt. In een winkelbuurt moeten parkeerplaatsen vaker vrijkomen voor wisselende klanten dan in een woonwijk, waar een blauwe zone kan volstaan.

Parking.brussels is bevoegd voor de ontwikkeling van gedeelde parkeerplaatsen en heeft een aantal maatregelen genomen. Er werden ook een aantal voornemens opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst. Zo worden aanbod en vraag in balans gebracht en wordt het gebruik van de bestaande parkings maximaal benut, want daar zit nog veel potentieel.

Zo biedt parking.brussels abonnementen voor buurtbewoners aan in gedeelde parkeergarages tegen lagere tarieven dan voor de privéparkings. Het is de bedoeling om buurtbewoners zo te stimuleren om er gebruik van te maken. Een van de obstakels is dat er een prijsverschil blijft met parkeren op straat. In sommige gemeenten kost een plaats in een parkeergarage toch nog 60 euro per maand, zelfs met ondersteuning van parking.brussels. Parkeren op straat kost dan weer soms slechts 1,20 euro per maand, dus de concurrentie is heel scherp. We moeten dus het debat voeren over wat de prijs is van parkeren op de openbare weg, maar ook dat is een beslissing voor de volgende regering.

De prijs van het abonnement buiten de openbare weg van parking.brussels wordt bepaald door het feit dat de parkings 24/7 parkeerplaats garanderen voor buurtbewoners en ze de gebruikers extra veiligheid bieden, vaak met camerabewaking, en beschutting tegen weersomstandigheden. De prijs voor parkeren op straat wordt mee betaald door andere weggebruikers en belastingbetalers. Parkeren is nooit gratis, er zijn altijd kosten aan verbonden.

Daarnaast worden ook maatregelen genomen om de gedeelde mobiliteit verder te ondersteunen. Zo worden er ook deelauto's

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - *L'espace public est effectivement limité à Bruxelles et nous devons faire des choix. Stationner davantage de voitures hors voirie libère de la place pour d'autres fonctions et d'autres modes de transport.*

La politique de stationnement est partagée entre la Région et les communes, mais ce sont ces dernières qui déterminent dans quelle mesure elles stimulent la libération de places de stationnement. C'est ainsi que dans un quartier commerçant, les places doivent être libérées plus rapidement que dans un quartier résidentiel.

Parking.brussels s'efforce d'équilibrer l'offre et la demande et de tirer au maximum profit des places existantes, notamment en proposant aux riverains des abonnements à un tarif avantageux dans des parkings mutualisés. Ceux-ci combinent différents avantages (garantie d'une place, surveillance, ...) mais restent plus onéreux que le stationnement en rue.

Par ailleurs, des efforts sont entrepris pour promouvoir la mobilité partagée et durant la dernière législature, nous avons instauré la gratuité des parkings park-and-ride.

L'utilisation éventuelle des accès et sorties de bâtiments comme zones de chargement et déchargement est à l'étude. Ce genre d'idées créatives pose toutefois différentes difficultés, tant juridiques que pratiques, qu'il nous faudra surmonter pour utiliser intelligemment l'espace public à l'avenir.

aangeboden in parkings voor buurtbewoners, bijvoorbeeld de bedrijfsparkings bij park-and-ride Coovi.

We hebben tijdens de vorige regeerperiode de park-and-rides in Brussel gratis gemaakt, wat tot een toename van het gebruik ervan heeft geleid. Op die manier kunnen we ook mensen die naar Brussel komen, stimuleren om overstapparkings te gebruiken, zodat ze beter benut worden.

Momenteel wordt de mogelijkheid onderzocht om de ingangen van parkeergarages of opritten specifiek te gebruiken als laad-en-loszones. Dat zijn belangrijke creatieve ideeën voor de toekomst, maar tegelijkertijd ook zaken die zowel in juridisch als in praktisch opzicht een aantal moeilijkheden met zich meebrengen. Toch hebben we dergelijke slimme oplossingen in de toekomst nodig om alle openbare ruimte zo intelligent en creatief mogelijk te gebruiken.

1189 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Het is goed dat u de mogelijkheid laat onderzoeken om bedrijfsparkings te gebruiken. Heeft parking.brussels een medewerker daar de opdracht toe gegeven? Kreeg het agentschap er extra middelen voor, zodat iemand er op het terrein werk van kan maken? Het lijkt mij niet evident om dat zonder bijkomende middelen uit te voeren.

Daarnaast verheugt het mij dat u alternatieven onderzoekt, zoals laad-en-loszones bij ingangen van parkeergarages. Ik begrijp dat dat met een aantal juridische problemen gepaard gaat en dat het niet voor de hand ligt om dat snel in te voeren. Ik kijk echter uit naar het resultaat. Ten slotte ben ik benieuwd naar de maatregelen die de volgende regering zal nemen.

1189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er zijn bij parking.brussels inderdaad medewerkers die zich over het parkeren buiten de openbare weg buigen. Hoe meer medewerkers daarvoor beschikbaar zijn, hoe groter de slagkracht trouwens.

We hebben doelstellingen in de beheersovereenkomst opgenomen en het is natuurlijk de bedoeling dat het parkeeragentschap die doelstellingen omzet in een actieplan en naar zijn personeelsformatie vertaalt. Parking.brussels werkt daar zeer rigoreus aan met de middelen waarover het beschikt, al zijn die beperkt.

1189 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Ik doelde ook op parkings van bedrijven of supermarkten en dergelijke, waar buurtbewoners later op de avond hun auto kunnen parkeren. Uiteraard moet dat met goede afspraken gepaard gaan, want die parkings moeten 's ochtends weer beschikbaar zijn voor klanten en leveranciers. Ook daar moet u aandacht aan besteden.

- Het incident is gesloten.

1197 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- *De quels moyens humains parking.brussels dispose-t-elle pour explorer la piste des parkings d'entreprise ?*

Je me réjouis que vous étudiez des solutions alternatives comme les zones de chargement et déchargement. Je suis impatiente de voir les résultats, ainsi que les mesures que prendra le prochain gouvernement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Des collaborateurs de parking.brussels se consacrent à la question du stationnement hors voirie.*

Le but est que l'Agence de stationnement concrétise les objectifs de son contrat de gestion dans un plan d'action et les traduise dans la formation de son personnel, malgré des moyens limités.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- *Je songeais notamment aux parkings d'entreprises ou de supermarchés, qui peuvent être utilisés en soirée mais doivent être libérés le matin.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

1197 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1197 **betreffende bakfietsleveringen en de 'last mile'-strategie.**

1199 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Volgens de
barometer 2024 van de Belgian Cycle Logistics Federation is
het Brussels Gewest koploper als het gaat om leveringen met
bakfietsen.**

*Het gebruik van bakfietsen levert goede resultaten op. De
leveringen verlopen snel, ook in moeilijk bereikbare zones.
Helaas zijn bakfietsen duur en worden ze vaak gestolen.*

*Hebben de fietsleveringen een positieve impact op de files op
bepaalde wegen?*

*Voor welke uitdagingen staan de bedrijven in de fietslogistiek en
hoe kunnen die overwonnen worden? Ik denk in het bijzonder
aan de strijd tegen fietsdiefstal.*

*Hoeveel verkeersongevallen gebeuren er met bakfietsen? Wat
is de ernst van die ongevallen? Hoeveel ongevallen betreffen
werkgerelateerde verplaatsingen, zoals leveringen? Dragen de
koeriers een helm of een fluovest? Krijgen zij aanbevelingen
in die zin? Ondervinden koeriers met bakfietsen problemen in
smalle straten met beperkt eenrichtingsverkeer?*

*Hoe kunt u de coördinatie verbeteren tussen de verschillende
diensten die betrokken zijn bij de fietslogistiek, zoals Brussel
Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid?*

1201 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-
Leveringen met bakfietsen spelen een rol in de overgang naar
een duurzamer mobiliteitssysteem. Die innovatieve oplossing
biedt een aantal voordelen, zoals minder files, minder uitstoot en**

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

**concernant les livraisons en vélo-cargo et la stratégie du «
last mile ».**

**Mme Aurélie Czekalski (MR).- La fédération des entreprises
belges de livraisons à vélo a récemment publié son baromètre
2024. L'occasion pour elle d'aborder l'avenir du secteur, qui
semble pencher vers une combinaison de livraisons à vélo et en
camionnette, en fonction bien entendu des produits transportés.
Selon ce rapport, la Région bruxelloise emmène le peloton en
matière de livraisons par vélos-cargos.**

Le vélo-cargo offre de nombreux avantages, notamment en
matière de performances et de rapidité de livraison dans des
zones parfois plus difficiles d'accès. Hélas, l'actualité récente
nous a aussi rappelé la triste réalité de la problématique des
vols de vélos-cargos et les enjeux liés à la lutte contre ces vols.
Ces vélos nécessitent des investissements financiers conséquents
pour ces petites entreprises actives dans la cyclologistique.

Dans ce contexte et à la suite de la publication de ce rapport,
comment évaluez-vous l'incidence de la cyclologistique sur
la réduction de la congestion sur certaines de nos voiries ?
Quelles données chiffrées pouvez-vous éventuellement nous
communiquer ?

Quels sont les défis auxquels ces sociétés sont confrontées et
comment y remédier ? Je pense notamment à la lutte contre les
vols de ces vélos.

Combien d'accidents de la route concernent-ils des vélos-
cargos ? Avez-vous des indications quant à la gravité de ces
accidents ? Combien d'accidents concernaient des déplacements
professionnels dans le cadre de livraisons, par exemple ?

La prévention et la sécurité routière sont également des éléments
primordiaux. Les livreurs des entreprises qui effectuent des
livraisons au moyen de vélos-cargos portent-ils bien le casque
ou le gilet fluorescent ? Des recommandations leur ont-elles été
adressées à ce sujet ?

Certaines rues de la Région bruxelloise sont étroites et, dans la
plupart d'entre elles, il est prévu un sens unique limité. Les vélos-
cargos rencontrent-ils des difficultés particulières dans ces sens
uniques limités ?

Enfin, comment améliorer la coordination entre les différents
départements concernés par la cyclologistique tels que Bruxelles
Mobilité ou Bruxelles Économie et Emploi ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les livraisons
effectuées à l'aide de vélos-cargos jouent un rôle dans la
transition vers un système de mobilité plus durable en
Région de Bruxelles-Capitale. Cette solution innovante offre de**

snellere leveringen in moeilijk bereikbare of drukke zones. De bakfiets kan niet voor alle leveringen worden gebruikt, maar er is nog heel wat ontwikkelingspotentieel.

Fietslogistiek heeft zeker een positieve invloed op de files, aangezien bakfietsen sommige lichte bedrijfsvoertuigen kunnen vervangen die meer ruimte innemen op de weg. De huidige gegevens zijn echter niet gedetailleerd genoeg om daarover objectieve informatie te verstrekken.

Winstgevendheid is het grootste probleem voor fietslogistiekbedrijven. Bedrijven die aangesloten zijn bij de Belgian Cycle Logistics Federation hebben hoge personeelskosten omdat ze niet met onderaannemers werken en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en lonen bieden. Om hun concurrentievermogen te verbeteren, worden twee oplossingen voorgesteld: de afstanden verminderen via een netwerk van logistieke microhubs en cargofietsen een betere toegang tot de wijken bieden. Zo werd onlangs het circulatieplan van de Vijfhoek aangepast om het doorgaand verkeer te verminderen, wat de competitiviteit van de cargofietsen verbetert. Dat sluit aan bij de doelstellingen van het onderdeel “Good Neighbourhood” van het gewestelijk mobiliteitsplan.

Fietsdiefstal is een ander groot probleem voor fietslogistiekbedrijven. Daarom wordt het actieplan tegen fietsdiefstal, dat in 2021 werd goedgekeurd, verder uitgevoerd. Er wordt aanbevolen om fietsen te registreren op het federale platform My Bike zodat ze makkelijker aan de eigenaar kunnen worden teruggegeven wanneer ze worden gevonden. Ook fietsen met gps-chips kunnen makkelijker worden opgespoord. Tot slot gebruikt de politie lokfietsen om dieven op heterdaad te betrappen.

De ongevallencijfers van de politie preciseren helaas niet of het om bakfietsen of professionele koeriers gaat. Ik heb daar dus geen precieze informatie over.

Brussel Mobiliteit heeft contacten over preventie en verkeersveiligheid met de Brusselse leden van de Belgian Cycle Logistics Federation en met andere fietslogistiekbedrijven. De veiligheidsinstructies hangen sterk af van het bedrijfsmodel. De coöperaties betalen hun werknemers een fatsoenlijk loon en stellen goede veiligheidsuitrustingen ter beschikking. Andere bedrijven werken alleen met tijdelijk personeel en verstrekken geen speciale uitrusting.

nombreux avantages, tels que la réduction de la congestion, une diminution des émissions et des livraisons plus rapides dans des zones difficiles d'accès ou fortement fréquentées. De plus, le vélo-cargo contribue à une ville plus vivable en optimisant l'utilisation de l'espace et en réduisant l'impact des opérations logistiques sur les habitants. Il ne peut être utilisé pour toutes les livraisons, mais son potentiel de développement reste néanmoins important.

La cyclologistique a sans doute un impact positif sur la réduction de la congestion, puisque les vélos-cargos permettent de remplacer une partie des véhicules utilitaires légers, qui occupent davantage d'espace sur la voirie. Les données dont nous disposons à l'heure actuelle ne sont cependant pas suffisamment détaillées pour fournir des informations objectives sur ce plan.

À l'heure actuelle, les entreprises de cyclologistique se heurtent principalement à un problème de rentabilité. Les entreprises affiliées à la Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF) se distinguent par des conditions de travail et une rémunération décentes, refusant la sous-traitance en cascade. Cependant, les coûts de personnel demeurent élevés. Pour améliorer leur compétitivité, deux solutions clés sont proposées : réduire les distances parcourues grâce à un réseau de microhubs logistiques dans la ville et leur offrir un accès préférentiel aux quartiers, avec des plans de circulation adaptés. Ces approches sont au cœur de projets tels que le programme Archipel, développé dans le cadre du Green Deal pour une logistique basses émissions, et d'autres initiatives financées au niveau européen.

Le développement de microhubs logistiques est essentiel pour optimiser l'usage des vélos-cargos, particulièrement dans les quartiers où leur valeur ajoutée est maximale. Ces hubs, approvisionnés par camionnettes, permettent un stockage temporaire, la réduction des distances parcourues et la limitation du trafic de transit, comme prévu dans les récents ajustements du plan de circulation du Pentagone, qui renforce la compétitivité des vélos-cargos. Ces mesures sont alignées avec les objectifs du pilier « Good Neighbourhood » du plan régional de mobilité.

Le vol de vélos, autre grand problème, est un frein majeur à l'adoption de ce mode de transport, surtout pour les entreprises de cyclologistique. Tout vol représente une charge financière importante, car ces vélos nécessitent des investissements importants et sont essentiels aux opérations quotidiennes. Pour lutter contre ce problème, le plan d'action contre le vol de vélos, approuvé en 2021, continue d'être mis en œuvre pour soutenir la cyclologistique et encourager l'usage du vélo dans la Région.

Afin de faciliter la récupération en cas de vol, il est recommandé d'enregistrer les vélos sur la plateforme fédérale My Bike. Par ailleurs, les vélos équipés de puces GPS permettent un suivi précis, et la police utilise désormais des vélos appâts pour prendre les voleurs en flagrant délit.

S'agissant des accidents, les données provenant de la police ne spécifient malheureusement pas s'ils impliquent ou non des vélos-cargos, ou s'ils concernent ou non des professionnels

¹²⁰³ *Zolang er geen wettelijke verplichting is om bepaalde veiligheidsuitrustingen te verstrekken, hangt de beslissing af van de goede wil van het bedrijf. Die beslissing wordt bovendien niet aangemoedigd door de onderlinge concurrentie.*

Aangezien het om een beroepssector gaat, valt het dragen van een helm onder het arbeidsrecht en dat is een federale bevoegdheid. Er worden echter contacten gelegd om de bedrijven bewust te maken en te motiveren.

Brussel Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid hebben nauw samengewerkt aan de ontwikkeling van de fietslogistiek via het project Cairgo Bike. Brussel Mobiliteit leidde het project. Brussel Economie en Werkgelegenheid was een van de tien partners en ontwikkelde subsidies voor de aankoop van bakfietsen en fietskarren. Ik hoop dat dit project in de toekomst opnieuw kan worden gestart, aangezien tientallen bedrijven dankzij Cairgo Bike de overstap hebben gemaakt voor een deel van hun leveringen.

¹²⁰⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De bakfiets kan niet alle bestelwagens vervangen, maar biedt veel potentieel voor leveringen.*

effectuant des livraisons. Nous ne disposons donc pas d'informations spécifiques à ce sujet.

S'agissant de la prévention et de la sécurité routière, Bruxelles Mobilité est en contact avec les membres bruxellois de la BCLF, ainsi qu'avec d'autres entreprises réalisant des livraisons à vélo. Les consignes des entreprises en matière de sécurité sont intimement liées à leur modèle économique. Les coopératives de cyclologistique se distinguent par les rémunérations décentes qu'elles offrent à leurs employés, ainsi que par la qualité du matériel de sécurité mis à disposition.

Certaines autres entreprises ont recours exclusivement à des intérimaires et ne fournissent aucun équipement particulier. C'est alors au livreur de décider d'éventuellement s'équiper. En l'absence d'obligation légale, l'équipement systématique et de qualité des livreurs dépend de la bonne volonté de l'entreprise, et n'est pas favorisé par la course entre eux.

Au sujet du port du casque pour ces derniers, il relève du droit du travail vu que c'est un secteur professionnel. Il s'agit donc d'une compétence fédérale et non régionale. Des contacts sont néanmoins pris afin d'expliquer, sensibiliser et motiver ces entreprises.

Concernant la coordination entre les administrations, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Économie et Emploi ont collaboré étroitement au développement de la cyclologistique dans le cadre du projet Cairgo Bike. Le projet était piloté par Bruxelles Mobilité. Bruxelles Économie et Emploi était l'un des dix partenaires et a développé dans ce cadre des primes à l'achat de vélos-cargos et de remorques de vélo à destination des PME.

Depuis la fin du projet, des échanges ont lieu entre les deux administrations afin d'aligner leurs actions respectives. Nous espérons que ce projet pourra être relancé dans le futur. En effet, des dizaines d'entreprises ont opéré ce changement pour une partie de leur livraison grâce au projet Cairgo Bike, ce qui a donné un bon élan à ce secteur.

En conclusion, les livraisons en vélos-cargos offrent une opportunité unique de conjuguer mobilité durable, efficacité logistique et amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. Pour garantir le succès et la pérennité de ce mode de transport, il est essentiel de continuer à soutenir les entreprises de cyclologistique. Cela passe par la réponse à leurs besoins spécifiques, comme la sécurisation de leur matériel, l'accès à des infrastructures adaptées et l'amélioration de leur viabilité économique. Grâce à une collaboration renforcée entre les différentes administrations et à des initiatives ciblées, comme les projets décrits, la Région de Bruxelles-Capitale peut continuer à se positionner en tête dans ce secteur prometteur.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le vélo-cargo joue un rôle essentiel et est complémentaire à d'autres modes de transport au sein de notre Région. Il ne remplace effectivement pas tout, mais

Alle betrokken instanties moeten zich inzetten om diefstal van bakfietsen tegen te gaan, want het gaat vaak om kleine bedrijven die amper het hoofd boven water kunnen houden.

Het dragen van een fluovest en een helm valt inderdaad onder de bevoegdheid van de federale overheid, maar het gewest kan het belang ervan onder de aandacht brengen.

- Het incident is gesloten.

il a du potentiel et constitue l'une des solutions en matière de livraisons.

Toutes les autorités compétentes doivent œuvrer à la lutte contre les vols de vélos, car, en l'occurrence, ceux-ci appartiennent à des petites entreprises qui n'ont pas toujours beaucoup de moyens et tentent de garder la tête hors de l'eau. Un vol de vélo qui vient s'ajouter aux contraintes quotidiennes pénalise donc ces entreprises.

Par ailleurs, si la question du port du gilet et du casque relève des compétences fédérales, notre Région peut sensibiliser à leur importance et aux bonnes pratiques ; libre à chacun, ensuite, de les suivre ou non.

- L'incident est clos.

1209 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PASCAL SMET**
1209 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1209 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse**
Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie,
Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

1209 **betreffende de vooruitgang van de werken aan de**
Henegouwenkaai.

1211 **De heer Pascal Smet (Vooruit.brussels).**- De Henegouwenkaai is nu ongeveer acht maanden gesloten voor het verkeer. Dat is ook een van de redenen waarom het Millennium Iconoclast Museum of Art de deuren heeft gesloten. Daarnaast is er ook de bouwput van Depot, een groot huisvestingsproject. De bereikbaarheid laat daar te wensen over.

Nochtans is het probleem niet nieuw, want bij de bespreking van de begroting van 2022 werd aangekondigd dat voor de reparatiewerken aan de Henegouwenkaai 1 miljoen euro werd uitgetrokken. We zijn ondertussen in 2025.

Welke werken zijn uitgevoerd met de middelen die uitgetrokken werden in de begroting van 2022? Volstonden die werken? Welke aanvullende werkzaamheden moeten er nog gebeuren?

Wat is de stand van zaken van de werken? Werd het bestek gepubliceerd? Op de website van Brussel Mobiliteit staat dat alle werken afgerond moeten zijn in december 2025. Zal die deadline gerespecteerd worden? Dat lijkt me niet meer dan logisch, want het is al meer dan drie jaar geleden dat de eerste problemen werden gemeld.

QUESTION ORALE DE M. PASCAL SMET

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'avancement des travaux sur le quai du Hainaut.

M. Pascal Smet (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Le quai du Hainaut est fermé au trafic depuis huit mois environ. C'est l'une des raisons de la fermeture du musée Millennium Iconoclast Museum of Art (MIMA), à laquelle s'ajoute le chantier du grand projet immobilier Depot.*

Quels travaux ont-ils été réalisés avec le million d'euros inscrit au budget 2022 pour la réfection du quai du Hainaut ? Quels travaux complémentaires doivent-ils encore être réalisés ?

Quel est l'état d'avancement des travaux ? La date butoir de décembre 2025, annoncée sur le site de Bruxelles Mobilité, sera-t-elle respectée ? Le cahier des charges a-t-il été publié ?

Kortom, ik had graag een stand van zaken van de werken op de Henegouwenkaai in Sint-Jans-Molenbeek en de impact ervan op Brussel-Stad.

1213 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Het betreft beslissingen met een zeer grote impact. Wanneer er sprake is van instabiliteit van de kaaimuur, moet immers vaak het zware verkeer of zelfs al het gemotoriseerde verkeer op de aanpalende wegen verboden worden. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de omgeving, de omwonenden en de aanwezige bedrijven. Onder andere BelMundo bevindt zich aan de Henegouwenkaai.

Dergelijke beslissingen nemen we niet lichtzinnig en we gaan altijd na of we ze kunnen vermijden. In dit geval zagen we ons echter verplicht om deze keuze te maken voor de stabiliteit en de veiligheid.

U stelde uw vraag zowel aan mij als aan minister Maron. De haven valt onder de bevoegdheid van minister Maron en ik ben van mening dat de vraag beter in de commissie voor het Leefmilieu zou worden behandeld, maar dat is eigenlijk bijzaak. Ik zal dan ook trachten uw vraag te beantwoorden op basis van de informatie die de Haven van Brussel mij bezorgde.

Er vonden in het verleden al geregeld herstellingen aan de kaaimuur plaats. De omvang van het probleem en de gevolgen ervan zijn echter vrij recent duidelijk geworden. Ook op de Léon Monnoyerkaai waren er overigens problemen.

De Haven begon in 2024 met een inspectie van de kademuren, met als doel om met nieuwe technologie na te gaan in welke staat ze waren en bestaande gegevens zoals berekeningsnota's en stabiliteitscoëfficiënten bij te werken. Die gegevens werden vergeleken met het huidige gebruik van de kademuren, de ontwikkeling van het wagenpark en de installaties, nutsleidingen en kunstwerken die moeten worden beschermd.

Uit verslagen van de duikers bleek dat de staat van de palen van de Henegouwenkaai achteruit was gegaan. Daarop gaf de Haven het studiebureau Infraneo de opdracht om de stabiliteit van de muur te berekenen. Die berekeningen werden via bijkomend onderzoek verder verfijnd. Uiteindelijk werd de Henegouwenkaai tussen de Gentsesteenweg en de Ninoofsepoort eind 2024 uit voorzorg voor het gemotoriseerde verkeer afgesloten. Fietsers en voetgangers kunnen er wel nog langs aan de kant van de huizen.

Daarnaast is ondertussen ook beslist om op de Koolmijnenkaai geen zwaar verkeer meer toe te laten en de situatie op te volgen.

De Haven maakte een eerste raming van de kosten voor het verstevigen van de kaaimuren. Ze baseerde zich daarvoor op eerdere studies voor soortgelijke verstevigingswerkzaamheden, namelijk het droogleggen van een deel van het kanaal na de installatie van kistdammen; het schoonmaken van de bodem van de bouwput onder de vloerplaat; het herstellen van kapotte of

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Une telle fermeture n'est pas décidée à la légère. L'instabilité d'un mur de quai requiert souvent l'interdiction de circulation des poids lourds, voire de l'ensemble du trafic motorisé dans les rues adjacentes. Cela a un impact considérable sur le quartier, les riverains et les entreprises.

Dans le cas présent, des raisons de stabilité et de sécurité nous ont contraints à faire ce choix.

Le Port de Bruxelles relève de la compétence du ministre Maron et la question aurait davantage sa place en commission de l'Environnement.

Le Port de Bruxelles nous a toutefois fait savoir que le mur de quai avait fait l'objet de réparations régulières, et que l'ampleur du problème et ses conséquences ne sont apparues que récemment.

L'inspection des murs de quai à l'aide de nouvelles technologies, commencée en 2024, a révélé une dégradation des pieux de soutènement. Le Port a donc demandé au bureau d'ingénierie Infraneo de calculer la stabilité du mur. Par mesure de précaution, une portion du quai a été fermée à la circulation automobile fin 2024. La circulation des poids lourds est également interdite sur le quai des Charbonnages.

Le Port a réalisé une première estimation du coût du renforcement des murs de quai.

gecorrodeerde palen, en het maken van een betonnen fundering om de palen, damplanken en vloerplaat te verbinden.

1215 Op dit moment wordt er gewerkt aan een design-and-buildoverheidsopdracht. Daarom kan ik me nu nog niet uitspreken over de exacte technieken, kosten en planning. Dat hangt immers allemaal af van de voorstellen die we in het kader van die overheidsopdracht zullen krijgen. Die wordt uitgeschreven voor de definitieve herstelling van de kaaimuren.

Het klopt dat de start van die werken gepland staat voor het najaar van 2025. De duur kan momenteel nog niet bepaald worden, maar de startdatum moeten we volgens mij in elk geval behouden. Daarnaast moeten we bekijken hoe we de duurzaamheid van alle kaaimuren in de toekomst kunnen garanderen, want in allerlei straten afzetten is geen aangename maatregel.

Nadat de kaaimuren zijn hersteld, zal Brussel Mobiliteit in een latere fase ook het wegdek heraanleggen en uiteraard moet dat van goede kwaliteit zijn.

1217 **De heer Pascal Smet (Vooruit.brussels).** - Ik heb geen duidelijk antwoord gekregen over het tijdschema. Uw antwoord verontrust me enigszins, want er is nog geen bestek opgemaakt. U zegt dat er gewerkt wordt aan een design-and-buildopdracht, maar het is me niet duidelijk wie de opdrachtgever is: de privésector of de Haven van Brussel zelf.

Uit uw antwoord blijkt dat de werken dit jaar nooit kunnen gebeuren. Dat betekent dat de Henegouwenkaai een groot deel van 2026 of misschien zelfs heel het jaar 2026 afgesloten zal zijn. Ik verneem dat ook het wegdek heraangelegd moet worden. Daarover zal ook nog een debat gevoerd moeten worden.

Ik hoop dat niet alleen de Haven van Brussel, maar ook Brussel Mobiliteit de urgentie inroept. Ik heb namelijk de indruk dat het dossier zijn gewone administratieve gang volgt.

- Het incident is gesloten.

1221 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1221 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1221 **betreffende het probleem van de grootte van parkeerplaatsen in bepaalde wijken van Brussel.**

1223 **De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).** - In de Koningslaan in Sint-Gillis zijn de parkeerplaatsen te klein, waardoor omwonenden hun auto regelmatig beschadigd aantreffen.

Un marché de conception-réalisation est en cours d'élaboration. Je ne peux donc pas faire de commentaires sur les techniques, les coûts et le calendrier précis à ce stade.

Le début des travaux est effectivement prévu à l'automne 2025. Leur durée ne peut encore être déterminée au stade actuel. Nous devons examiner comment assurer la solidité de tous les murs de quais à l'avenir, pour éviter la fermeture de rues dans l'urgence.

Après la réparation des murs de quai, Bruxelles Mobilité procédera au renouvellement du revêtement de la voirie.

M. Pascal Smet (Vooruit.brussels) (en néerlandais). - *Je ne connais toujours pas le calendrier et il n'y a pas encore de devis. Qui est le maître de l'ouvrage : le secteur privé ou le Port de Bruxelles ?*

Puisque les travaux ne seront pas réalisés cette année, le quai du Hainaut restera sans doute fermé jusque fin 2026. Un débat concernant le nouveau revêtement est nécessaire.

J'espère que le Port de Bruxelles et Bruxelles Mobilité invoqueront l'urgence.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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 problème des dimensions des places de stationnement dans certains quartiers bruxellois.

M. Ibrahim Dönmez (PS). - Un problème récurrent et préoccupant concernant les dimensions des places de stationnement se pose dans certains quartiers de Bruxelles, notamment dans l'avenue du Roi, à Saint-Gilles. Ses résidents se retrouvent régulièrement confrontés à des situations où leurs

Grotere wagens zijn de laatste jaren populair, maar ze passen niet in de bestaande parkeerplaatsen, die soms meer dan 20 cm te smal zijn. Geparkeerde auto's lopen daardoor schade op. Bovendien hinderen ze in smalle straten de doorgang van bussen en vrachtwagens.

Bent u van plan om de parkeerplaatsen aan de grootte van de voertuigen aan te passen?

Op welke manier wilt u het groeiende probleem aanpakken? Is het gewest al aansprakelijk gesteld voor schade aan voertuigen door onaangepaste openbare infrastructuur? Hoeveel heeft dat gekost?

véhicules sont endommagés en raison de places de stationnement sous-dimensionnées.

La situation semble d'autant plus problématique que les voitures immatriculées en Belgique depuis 2018 dépassent en moyenne les 180 cm de large, ce qui les rend incompatibles avec la taille des places disponibles. L'étude réalisée par Bruxelles Mobilité que vous avez récemment transmise confirme cette tendance inquiétante, révélant que la largeur moyenne des places de stationnement dans certaines rues bruxelloises, comme l'avenue du Roi, mesure à peine 159 cm, bien en deçà de la largeur de nombreux véhicules. Ces dimensions ne permettent plus un stationnement sécurisé, et l'étroitesse des voies complique davantage la circulation des véhicules plus larges tels que les bus ou les poids lourds.

Face à cette situation, je m'interroge sur la responsabilité de la Région bruxelloise en matière d'aménagement de voiries et de stationnement.

Comptez-vous rétablir les places de stationnement existantes afin de les rendre davantage compatibles avec les dimensions actuelles des véhicules ?

Quelles solutions sont mises en place pour répondre à cette problématique croissante ? La responsabilité de la Région a-t-elle déjà été engagée relativement aux dommages causés aux véhicules en raison d'une infrastructure publique inadaptée ?

Quels montants ont-ils été payés par la Région relativement aux dommages causés à des véhicules en raison d'une infrastructure publique inadaptée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Je suis consciente du problème, mais je tiens à préciser que la dimension des places de stationnement n'a pas changé : ce sont bien les voitures qui se font toujours plus larges et plus hautes. Cette taille croissante a un impact extrêmement négatif sur la sécurité routière avec une visibilité réduite des petits obstacles, sur la qualité de l'air et, en effet, sur l'occupation de l'espace public et les places de stationnement.

Rien de fortuit : il s'agit bien d'un choix délibéré de l'industrie automobile de produire toujours plus de modèles trop larges pour l'espace public existant. Bien sûr, les familles nombreuses ont besoin de grands véhicules, mais ce n'est pas le cas de tous les automobilistes, loin s'en faut. La solution durable à cette problématique doit donc venir des constructeurs de ces véhicules et du pouvoir réglementaire de l'Union européenne. Bruxelles n'est d'ailleurs pas seule à y être confrontée ; d'autres villes commencent à réfléchir à cette question.

Pour trouver la réponse à votre question, il est en effet judicieux de se pencher sur les résultats des études, et plus spécifiquement ceux de l'étude de Bruxelles Environnement et de Bruxelles Mobilité, publiée en octobre 2024. Ils établissent que les véhicules actuels ont une largeur moyenne de 1,80 m et mettent

1225 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Ik ben op de hoogte van het probleem. Het is echter niet de grootte van de parkeerplaatsen die is gewijzigd, maar die van de wagens. De alsmaar grotere auto's zijn overigens slecht voor de verkeersveiligheid, want ze belemmeren het zicht, veroorzaken luchtverontreiniging en nemen veel openbare ruimte in.*

De auto-industrie bouwt bewust alsmaar grotere wagens. Kroostrijke gezinnen hebben die nodig, maar dat geldt lang niet voor iedereen. De oplossing voor het probleem zal van de autobouwers zelf en van de Europese regelgeving moeten komen.

Uit de studie van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit van oktober 2024 blijkt dat de momenteel geproduceerde voertuigen gemiddeld 1,80 m breed zijn. Dat veroorzaakt parkeerproblemen.

Voor parkeerplaatsen hanteert Brussel Mobiliteit een breedtenorm van 2 m, met een minimum van 1,80 m waar er te weinig ruimte is. Aangezien dat met de gemiddelde breedte van een wagen overeenstemt, moet de norm niet worden aangepast. Waar we wel over moeten nadenken, is hoe we die trend van alsmaar grotere wagens een halt kunnen toeroepen.

Met Good Move streven we naar een beter evenwicht in de openbare ruimte. Daarbij moeten wegen in de eerste plaats voldoen aan de normen voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit. Daarna volgen de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer.

en lumière la problématique des voitures trop grandes, qui affecte bien davantage que le stationnement.

En ce qui concerne les dimensions des places de stationnement en voirie, Bruxelles Mobilité utilise, dans ses projets d'aménagement de l'espace public, une norme de 2 m de large pour une zone de stationnement, avec un minimum de 1,8 m lorsque l'espace est trop restreint. Puisque ces normes répondent aux normes actuelles des véhicules relevés dans l'étude précitée, il est inutile de les adapter.

Il conviendrait, au contraire, d'ouvrir la réflexion sur les possibilités de mettre un terme à cette tendance aux voitures toujours plus imposantes. L'élargissement des places de stationnement se ferait au détriment des voiries ou des trottoirs. Or, dans notre ville où les personnes à mobilité réduite, par exemple, ont déjà grand-peine à se déplacer, l'aménagement de trottoirs larges et conformes est aussi un enjeu réel.

Le plan régional de mobilité vise à rééquilibrer l'espace public. En vertu du principe STOP, de la spécialisation multimodale des voiries et des règles du règlement régional d'urbanisme en vigueur, tout gestionnaire de voirie doit d'abord s'assurer que la priorité des mises aux normes est bien accordée aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, puis aux cyclistes et enfin aux usagers des transports publics.

La largeur de certains modèles de voitures peut également être problématique hors voirie. Il est devenu impossible à certains types de véhicules de rentrer dans certains parkings publics ou privés. Or, il est inenvisageable de revoir le gabarit de tous les emplacements de stationnement. C'est loin d'être anecdotique dans la mesure où la grande majorité des emplacements de parking sont situés hors voirie, une tendance que nous voulons encourager.

La responsabilité de la Région n'a jamais été engagée envers des dommages causés à des véhicules stationnés sur une place jugée trop petite. Celui qui gare sa voiture doit vérifier si l'espace est suffisant. En cinq ans, un seul dossier mettant en cause les infrastructures de stationnement a été introduit auprès de Bruxelles Mobilité, qui l'a rejeté. Il concernait un véhicule dégradé à son emplacement de parking. Comme nous l'avons démontré, ces infrastructures ne sont pas inadaptées : ce sont les véhicules hors gabarit, toujours plus nombreux, qui posent un problème.

Dans le cas de l'avenue du Roi, si les places de stationnement y sont effectivement très étroites, ce n'est pas le cas de la voirie, qui fait près de 4 m de large. L'axe de circulation est donc suffisamment large, même pour les bus et les poids lourds qui y passent. De ce fait, la Région n'a rien payé pour indemniser les dommages causés aux véhicules concernés. Les conducteurs qui se déplacent dans le trafic doivent faire preuve de prudence.

Cette avenue compte quatre zones de stationnement. C'est beaucoup ! Et les élargir imposerait d'en supprimer deux. Cela

¹²²⁷ *Buiten de openbare weg zijn er soms ook problemen met grotere wagens. Zo raken sommige modellen niet binnen in bepaalde parkeergarages, terwijl het merendeel van de parkeerplaatsen zich daar bevindt. Alle parkeerplaatsen aanpassen is onmogelijk.*

Het gewest is nog nooit aansprakelijk gesteld voor schade aan een voertuig dat op een als te klein beoordeelde parkeerplaats stond. Wie zijn wagen parkeert, moet nagaan of daar voldoende plaats voor is. Brussel Mobiliteit ontving in vijf jaar tijd één dossier over schade door de parkeerinfrastructuur, dat het heeft verworpen.

In de Koningslaan in Sint-Gillis zijn de parkeerplaatsen misschien smal, maar de weg zelf is er vier meter breed. Bussen en vrachtwagens kunnen er in principe vlot langs de geparkeerde wagens. Het gewest vergoedt dan ook geen schade aan slecht geparkeerde auto's. De laan telt overigens vier parkeerzones. Als we die verbreden, moeten er twee verdwijnen. Daar zou protest op komen.

1229 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *U hebt gelijk, wagens moeten weer een normale omvang krijgen.*

Met parkeerplaatsen van 2 m breed is er geen probleem. Aangezien de Koningslaan breed genoeg is en iedereen elkaar kan kruisen op het voetpad, is het misschien een goed idee om de parkeerplaatsen er net iets breder te maken om onaangename situaties te voorkomen.

- Het incident is gesloten.

1233 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

1233 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1233 **betreffende de vooruitgang met betrekking tot de autonome shuttles van de MIVB.**

1235 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Zelfrijdende shuttles zijn een veelbelovende technologische vernieuwing, die overal in Europa terug te vinden is. Ze bieden interessante perspectieven voor de optimalisering van het openbaar vervoer, maar brengen ook uitdagingen met zich mee, zoals blijkt uit verschillende projecten in België, met name van De Lijn.*

De MIVB voerde al tests uit in het Woluwepark en op de Solvay-site, maar sinds 2020 werden jammer genoeg geen experimenten van die aard meer uitgevoerd. Nochtans pasten ze in de ambitie om de mobiliteit in de hoofdstad duurzamer en innovatiever te maken.

Hoe staat het met het testproject aan het UVC Brugmann, dat opgeschort werd omwille van de covidcrisis? Is er een tijdschema om het initiatief opnieuw op te starten of werd het definitief stopgezet?

Hebben er uitwisselingen plaatsgevonden met andere actoren, zoals De Lijn, om te leren uit hun ervaringen met de inzet van zelfrijdende shuttles?

ne se ferait pas sans contestation. Par contre, cela permettrait de discuter aussi du trottoir ou de la piste cyclable.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Madame la Ministre, je suis totalement d'accord avec vous. Aujourd'hui, nous n'avons pas beaucoup d'influence sur l'Europe et l'industrie automobile et, tout comme vous, nous souhaiterions revenir à des normes plus réelles et actuelles.

Vous évoquez des dimensions moyennes de 2 m pour les emplacements de stationnement, ce qui ne nous pose aucun problème. Dans le cas de certaines artères telles que l'avenue du Roi, le trottoir est assez large et laisse suffisamment de place à tous - même aux personnes à mobilité réduite - pour circuler convenablement. L'espace y est donc suffisant pour permettre le trafic automobile, mais peut-être pourrait-on envisager un aménagement d'une vingtaine de centimètres supplémentaires pour le stationnement, afin d'éviter certains désagréments.

Je partage néanmoins votre raisonnement et l'ensemble de vos réponses.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant l'état d'avancement et les perspectives des navettes autonomes de la STIB.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Les navettes autonomes représentent une avancée technologique prometteuse dans le domaine de la mobilité urbaine. On en trouve un peu partout en Europe, comme à Lyon, dans le quartier de la Confluence, ou à Rotterdam, sur des voies dédiées, depuis de nombreuses années déjà.

Ces navettes ne sont pas des gadgets. Elles offrent des perspectives intéressantes en matière d'optimisation des transports publics, de réduction des coûts opérationnels et d'amélioration de l'accessibilité des zones moins desservies. Cependant, leur déploiement suscite aussi des défis technologiques, économiques et réglementaires, comme l'ont montré divers projets en Belgique, notamment ceux menés par De Lijn.

En Région bruxelloise, la STIB a déjà réalisé des tests de navettes autonomes, notamment au parc de Woluwe en 2019 et sur le site Solvay en 2020. Un autre test prévu au Centre hospitalier universitaire Brugmann en 2020 a dû être suspendu en raison de la crise sanitaire. Ces initiatives s'inscrivaient dans l'ambition de développer une mobilité plus durable et innovante dans la

Welke obstakels staan een bredere inzet van die shuttles nog in de weg?

Denken het gewest en de MIVB aan zelfrijdende shuttles in hun langetermijnstrategie voor de ontwikkeling van de stedelijke mobiliteit? Zo ja, welke prioriteiten hebben zij in dat verband vastgelegd?

capitale. Mais, depuis 2020, il n'y a plus eu d'expériences de la sorte, ce qui est fort dommage.

Où en est le projet de test au Centre hospitalier universitaire Brugmann ? Un calendrier précis a-t-il été établi pour relancer cette initiative ? Le projet est-il définitivement à l'abandon ?

Des échanges ont-ils eu lieu avec d'autres acteurs, comme De Lijn, pour tirer parti des leçons apprises sur le déploiement de navettes autonomes concernant les coûts, la fiabilité technologique et la sécurité ?

Quels obstacles freinent encore le déploiement à plus grande échelle de ces navettes ?

Enfin, la Région et la STIB considèrent-elles les navettes autonomes dans leur stratégie à long terme pour le développement de la mobilité urbaine ? Si oui, quelles sont les priorités arrêtées à cet égard ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - À la suite de ses deux premiers tests, la STIB avait effectivement entamé la préparation d'un troisième test au Centre hospitalier universitaire Brugmann. Elle a toutefois décidé de stopper sa concrétisation en raison de la crise sanitaire. La STIB a relancé le marché ultérieurement, au printemps 2021, mais les offres qui lui ont été soumises durant l'été suivant n'ont pas été jugées satisfaisantes. Les garanties de sécurité, notamment, étaient trop faibles aux yeux de la STIB, qui a donc décidé de ne pas relancer le test de navettes autonomes au Centre hospitalier universitaire Brugmann.

Les progrès technologiques sont plus lents qu'escomptés et les rares produits disponibles sur le marché ne sont pas suffisamment matures pour envisager sérieusement une offre de mobilité correspondant aux normes de qualité et de sécurité du transport public dans un contexte urbain.

D'autres opérateurs de transport public font le même constat, en Belgique (TEC, De Lijn) comme à l'étranger (Wiener Linien à Vienne, par exemple). La STIB garde donc un œil attentif, mais prudent, sur les développements liés aux navettes autonomes. Sa priorité est de tirer parti des contacts avec ses homologues et avec les associations professionnelles du secteur (Union internationale des transports publics, réseau Polis, etc.). En 2025, des représentants de la STIB participeront avec un grand nombre d'acteurs belges à une masterclass sur le déploiement de navettes autonomes.

Si les voitures autonomes sont en plein essor, il est important qu'elles s'adaptent au contexte urbain et que la sécurité soit garantie à chaque moment, en sachant que nous n'avons pas la possibilité de réaménager toute la ville pour adapter l'infrastructure. Pour l'instant, la technologie ne le permet pas, mais le débat se poursuit en Flandre, en Wallonie et avec les acteurs fédéraux pour préparer le futur.

¹²³⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - De derde test met zelfrijdende shuttles, die de MIVB aan het voorbereiden was aan het UVC Brugmann, werd inderdaad stopgezet wegens de gezondheidscrisis. De MIVB schreef de opdracht opnieuw uit in het voorjaar van 2021, maar de ingediende offertes boden onvoldoende veiligheids garanties, waarop ze besliste de test niet verder te zetten.

De technologische vooruitgang verloopt trager dan verwacht en de weinige beschikbare producten op de markt zijn nog niet voldoende ontwikkeld om te voldoen aan de kwaliteits- en veiligheidsnormen van openbaar vervoer in een stedelijke context. Andere maatschappijen, zowel in België als in het buitenland, komen tot dezelfde vaststelling. De MIVB blijft de ontwikkelingen op dit vlak dus aandachtig maar met de nodige voorzichtigheid volgen en houdt contact met haar tegenhangers en met de beroepsverenigingen van de sector om zich voor te bereiden op de toekomst.

We mogen trots zijn op het professionalisme van de MIVB-bestuurders, die we niet kunnen missen zonder een toereikende oplossing waarbij de veiligheid op elk moment gegarandeerd wordt.

1239 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *Het stelt me teleur dat dit project niet meer belangstelling opwekt. Buitenlandse experimenten tonen aan dat zelfrijdende shuttles nuttig kunnen zijn om afgelegen wijken te verbinden met vervoersknooppunten of strategische locaties.*

In Brussel denk ik bijvoorbeeld aan de verbinding tussen parking C en het Koning Boudewijnstadion, het Jubelpark, het Ter Kamerenbos of de verbinding tussen het sportcomplex van het Zoniënwoud en metrostation Herrmann-Debroux.

Het zou dus zinvol zijn om deze projecten opnieuw te bekijken vanuit specifieke behoeften. Het initiatief om zelfrijdende shuttles in te voeren vertegenwoordigt niet de toekomst, maar het heden.

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik begrijp uw bezorgdheid. De MIVB heeft verschillende situaties bepaald waarin zelfrijdende shuttlediensten op langere termijn een rol zouden kunnen spelen, maar alles hangt natuurlijk af van de juridische, economische en technologische vooruitgang die de komende jaren wordt geboekt.*

- Het incident is gesloten.

1245 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

1245 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1245 **betreffende de toiletten in Brusselse metro- en premetrostations.**

1247 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *In een resolutie uit 2021 vroeg het parlement dat er in Brussel meer gratis en schone openbare toiletten zouden komen. Daarvoor moeten verscheidene spelers samenwerken.*

J'ajouterai que nous pouvons être fiers du professionnalisme des chauffeurs de la STIB, dont nous ne nous passerons pas sans une solution de remplacement particulièrement satisfaisante.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Madame la Ministre, je suis déçue de constater que ce projet ne suscite pas plus d'intérêt. En effet, les expériences que j'ai évoquées, et notamment celles menées à Lyon ou Amsterdam, montrent que les navettes autonomes peuvent fonctionner efficacement et relier des zones isolées à des pôles de transport ou des sites stratégiques. Ainsi, dans le cadre de la gestion de la RATP en Île-de-France, ces navettes desservent des sites éloignés et répondent à des besoins de mobilité précis.

À Bruxelles, plusieurs sites pourraient accueillir ce mode de transport innovant. Je pense à la connexion entre le parking C et le stade Roi Baudouin et ses événements, au parc du Cinquantenaire, au bois de la Cambre ou encore à la connexion entre le centre sportif de la forêt de Soignes et la station de métro Herrmann-Debroux. Tous ces exemples prouvent l'utilité de ces navettes pour améliorer la mobilité dans la Région bruxelloise.

Ces projets mériteraient donc d'être réexaminés à la lumière des besoins spécifiques. J'ai cru comprendre que l'initiative d'installer des véhicules autonomes ne figurait pas parmi les projets de la STIB. Or, elle représente selon moi non pas le futur, mais le présent.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'entends bien votre préoccupation. La STIB a défini plusieurs contextes où des services de véhicules autonomes partagés pourraient, à plus long terme, jouer un rôle pertinent. Il s'agit de tous les moments ou lieux où une offre traditionnelle de bus paraît disproportionnée par rapport aux besoins, par exemple en soirée ou la nuit, ou lorsqu'il s'agit de répondre à des besoins particuliers.

Bien entendu, tout dépendra des avancées réalisées au cours des prochaines années sur le plan légal, ainsi qu'en matière économique et technologique.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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

concernant les toilettes dans les stations de métro et de prémetro bruxelloises.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Les toilettes publiques jouent un rôle fondamental dans l'accueil des usagers du réseau de la STIB. Certaines stations sont déjà équipées de toilettes pour le personnel, mais également pour les usagers.

Op het MIVB-netwerk zijn aanzienlijke inspanningen geleverd. Toch is er nog werk wat bewegwijzering, onderhoud en toegankelijkheid betreft.

De openbare toiletten in metro- en premetrostations zijn voor sommige personen de enige plaatsen waar ze toegang hebben tot sanitair. De MIVB investeerde in moderne infrastructuur, die soms echter weinig wordt gebruikt, door tijdelijke sluitingen na vandalisme of een slechte bewegwijzering.

Hoever staat de installatie van nieuwe openbare toiletten aan eindhaltes en in ondergrondse stations? Zijn de doelstellingen voor 2024 gehaald? Is de bewegwijzering verbeterd? Wie zorgt ervoor dat bij een onverwachte sluiting de nodige reparaties plaatsvinden om ervoor te zorgen dat de toiletten snel weer beschikbaar zijn?

En 2021, une résolution a été votée à l'unanimité afin de garantir un meilleur accès à des toilettes publiques gratuites et propres sur l'ensemble du territoire bruxellois. Cet objectif ambitieux nécessite une coordination entre plusieurs acteurs.

Sur le réseau de la STIB, des efforts notables ont été entrepris, mais des défis demeurent, notamment en matière de signalétique, de maintenance et d'accessibilité.

Les toilettes publiques des stations de métro et prémétro sont parfois le seul point d'accès à des sanitaires pour de nombreuses personnes, entre autres celles qui passent plusieurs heures dans les espaces publics ou les transports en commun. Pourtant, malgré des investissements dans des équipements modernes, des situations de fermeture temporaire, des actes de vandalisme ou des problèmes de signalisation peuvent limiter leur usage effectif.

Où en est l'installation des nouveaux sanitaires publics prévue dans le cadre du plan d'implantation 2024-2028 pour la STIB, spécifiquement aux terminus et dans les stations souterraines ? Les objectifs de l'année 2024 ont-ils été atteints ?

Des efforts ont-ils été consentis pour améliorer la signalétique des sanitaires, tant dans les stations qu'aux arrêts en surface, afin de faciliter leur repérage pour les usagers ?

Enfin, quelles sont les mesures prises pour garantir l'accès aux toilettes en cas de fermeture imprévue ? Comment est assuré le suivi des interventions nécessaires pour remédier à ces situations ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Nous sommes tout à fait d'accord avec ces objectifs. La question des toilettes accessibles concerne beaucoup de personnes et touche à l'égalité des genres. C'est pourquoi le plan bruxellois de gender mainstreaming et d'égalité entre les femmes et les hommes, approuvé par le gouvernement en 2022 sur proposition de la secrétaire d'État Nawal Ben Hamou, mentionne le sujet des sanitaires publics de façon assez transversale pour les parcs de Bruxelles Environnement, les événements de visit.brussels et les transports publics.

Ces ambitions ont ensuite été traduites dans le nouveau contrat de service public de la STIB. Le contrat de gestion prévoit concrètement que, lors des grandes rénovations de station qui auront lieu pendant la période du contrat, des sanitaires publics seront installés, sous réserve de faisabilité.

Il n'est pas toujours évident, d'un point de vue technique, d'installer des toilettes dans une station. Dans certaines stations, cet aménagement est possible sans grandes adaptations structurelles, mais, dans d'autres, il lance un véritable défi. La direction de l'infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité, qui gère les projets de rénovation des stations de métro, s'y attelle cependant avec toute son expérience et excellence technique.

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - Er zijn inderdaad meer openbare toiletten nodig. In het gewestelijk plan voor gendermainstreaming is sprake van openbare toiletten in parken, op evenementen en op het openbaarvervoernet.

In de beheersovereenkomst van de MIVB staat dat bij een ingrijpende renovatie van een station openbare toiletten moeten worden geïnstalleerd als dat technisch haalbaar is. Dat is niet zomaar overal het geval.

Op het metro- en premetronetwerk zijn ondertussen in de stations Beurs, De Brouckère, Merode en Roodebeek nieuwe toiletten in gebruik genomen. In de stations Park, Centraal Station en Albert zijn de werkzaamheden nog bezig en voor de stations Beekkant, Stuyvenbergh en Diamant liggen er plannen klaar. De komende jaren worden ook Delta, Heizel, Sint-Guido, Weststation en Herrmann-Debroux opgefrist. Indien mogelijk krijgen ook die stations openbare toiletten.

Tegelijkertijd komen er toiletten aan de bovengrondse eindhaltes. Die zullen niet alleen voor de bestuurders toegankelijk zijn, maar ook voor het grote publiek en voor personen met een beperkte mobiliteit. Bij Heiligenborre en Sint-Anna zijn er al toiletten. In 2025 komen er ook bij Linkebeek,

Wiener, Diesdelle en Westland Shopping. Aan andere plannen wordt nog gewerkt.

Sur le réseau de métro et de prémétro, des sanitaires ont été installés et mis en service dans les stations Bourse, De Brouckère, Mérode et Roodebeek, et sont en cours d'aménagement dans les stations Parc, Gare Centrale et Albert. Pour les stations Beekkant, Stuyvenbergh et Diamant, des projets concrets sont à l'étude.

Des travaux de rafraîchissement des infrastructures sont programmés pour les années à venir dans les stations Delta, Heysel, Saint-Guidon, Gare de l'Ouest et Hermann-Debroux. Ces travaux devraient également intégrer des sanitaires publics, sauf si cela s'avère irréaliste du point de vue technique.

En parallèle, des développements sont opérés au niveau du réseau de surface, notamment aux terminus, car les chauffeurs méritent d'avoir accès à un sanitaire qualitatif. Sauf contrainte technique ou urbanistique, les nouveaux sanitaires installés seront accessibles au public, y compris aux personnes à mobilité réduite.

Des sanitaires publics ont déjà été mis en service à Heiligenborre et Sainte-Anne, et ceux du terminus à Tervuren sont déjà installés. Pour l'année 2025, l'installation de sanitaires à quatre autres terminus est programmée : Linkebeek, Wiener, Vivier d'Oie et Westland Shopping. D'autres projets sont encore en phase d'étude.

Les sanitaires dans les stations et arrêts de surface accessibles sont signalés en station, sur les portes des édicules, etc. Lors de chaque mise à jour de la signalétique, la STIB met tout en œuvre pour renseigner au mieux les sanitaires, en fonction des contraintes liées à l'espace disponible et à la lisibilité.

L'état des toilettes doit faire l'objet d'un suivi très régulier. Un contrôle est effectué à chaque nettoyage. Des tournées d'inspection hebdomadaires ont également lieu, axées sur l'accessibilité aisée et les tags. En 2024, les toilettes publiques du réseau de la STIB affichaient une disponibilité de 90 % pour les pannes techniques. Depuis le mois de juin 2023, tous les sanitaires automatiques dans le métro sont accessibles durant les heures d'exploitation, de 5h à minuit.

Les seuls cas où les toilettes peuvent être fermées sont liés à des avaries. Dans 95 % des cas, la STIB intervient dans les quatre heures. Les 5 % restants concernent des problèmes nécessitant le remplacement d'une pièce ou des cas techniquement plus complexes. Ces avaries sont en moyenne résolues dans les 24 à 48 heures. En cas d'acte de vandalisme rendant les sanitaires inutilisables - parois arrachées, monnayeur détruit, porte forcée, etc. -, les délais peuvent être plus importants, selon la gravité des dégâts occasionnés.

L'installation de sanitaires publics dans les stations et aux terminus en surface est un processus complexe, qui prend du temps, mais en vaut la peine. Il doit donc être une priorité. Je suis d'ailleurs convaincue que l'utilisation de ces sanitaires publics augmentera avec la généralisation de leur implantation. Malgré les efforts continus en matière de signalétique, les usagers n'ont

¹²⁵¹ *In stations en aan haltes is er bewegwijzering. De MIVB levert inspanningen om duidelijk te maken waar de toiletten zich bevinden.*

Bij elke schoonmaakbeurt wordt de staat van de toiletten gecontroleerd. Daarnaast is er een wekelijkse inspectie van de toegankelijkheid en de bewegwijzering. In 2024 waren de toiletten van de MIVB voor 90% beschikbaar. Sinds juni 2023 zijn alle automatische toiletten in de metro van 5 uur tot middernacht geopend.

Toiletten worden alleen gesloten bij beschadigingen. In 95% van de gevallen voert de MIVB binnen de vier uur een reparatie uit. Bij de overige 5% zijn er wisselstukken of een complexe technische ingreep nodig. Die worden doorgaans binnen de 48 uur opgelost. Bij vandalisme kan het, afhankelijk van de schade, langer duren.

De installatie van toiletten vergt tijd. Daarom krijgen bepaalde punten voorrang. Ik ben er overigens van overtuigd dat de toiletten vaker zullen worden gebruikt als er meer zijn. Reizigers moeten nog wennen aan de idee dat er in metrostations een toilet is.

In het contract van openbare dienst staat dat zal worden onderzocht of het haalbaar is om sneller toiletten te installeren in de metro- en premetrostations. Het toezichthoudend comité heeft dat een eerste maal besproken en diept het onderwerp verder uit.

Er zijn echter niet alleen op het openbaarvervoernet toiletten nodig, maar overal. De volgende regering moet bovendien bekijken of de horeca een steentje kan bijdragen.

aujourd'hui pas toujours le réflexe de chercher ou de remarquer la présence de sanitaires dans les stations, justement parce que ceux-ci sont encore relativement dispersés sur le réseau.

Pour cette raison, le contrat de service public prévoit également d'étudier la pertinence et la faisabilité d'une installation accélérée de sanitaires dans les stations de métro et de prémétro via un programme spécifique. Une première discussion a déjà eu lieu au sein du comité de suivi du contrat, et ce sujet sera approfondi dans le futur.

Ce n'est pas seulement dans les stations de transport public, mais partout dans la Région, qu'il faut prévoir des toilettes publiques. Il est peut-être aussi nécessaire de débattre d'un soutien à apporter au secteur horeca pour qu'il ouvre gratuitement les siennes. Il s'agit cependant d'un enjeu pour le prochain gouvernement, puisque nous ne pouvons prendre de telles décisions en affaires courantes.

¹²⁵³ **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Ik zie dat er inspanningen worden geleverd om meer openbare toiletten te installeren. Dat neemt echter niet weg dat de toiletten die er zijn, te vaak onverwacht gesloten zijn.*

Mme Françoise Schepmans (MR).- Je prends note des efforts réalisés, notamment en ce qui concerne l'intégration des sanitaires dans les projets de rénovation et l'objectif d'offrir, à terme, un accès aux toilettes publiques dans un maximum de stations.

Het klopt niet dat de toiletten toegankelijk zijn zolang de stations open blijven. In het station Schuman bijvoorbeeld sluiten ze al om 19 of 20 uur.

Cependant, malgré les avancées au niveau des nouvelles implantations et de la signalétique, et même avec un taux de disponibilité élevé, les fermetures imprévues restent trop fréquentes et problématiques.

Daarnaast zegt u dat er toiletten komen in de drukke stations Rogier en Weststation. Het is onaanvaardbaar dat die er nog niet zijn. Daar komt nog bij dat het gebruik van het toilet op sommige plaatsen betalend is. Dringt u er bij de MIVB op aan om dat voor reizigers met een geldig vervoerbewijs gratis te maken? Zijn de nieuwe toiletten betalend?

Je déplore également que l'accès aux toilettes soit limité dans le temps. Vous nous dites qu'elles sont accessibles pendant toute la durée du service, mais à la station Schuman, par exemple, elles ne le sont que jusqu'à 19 ou 20h. Or, comme vous l'avez souligné, il est logique que les toilettes restent accessibles aussi longtemps que les stations sont ouvertes.

Par ailleurs, vous nous dites que les deux grandes stations que sont Rogier et Gare de l'Ouest vont être équipées de toilettes. Toujours est-il qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas du tout de toilettes dans ces stations très fréquentées. Ce n'est pas normal. À Rogier, les usagers doivent se rendre au City 2 pour trouver des toilettes. À la Gare de l'Ouest, la seule option est de s'adresser aux commerçants.

De plus, l'accès à certaines toilettes coûte 50 centimes ou un euro. Il faudrait le rendre gratuit pour les usagers de la STIB munis d'un abonnement ou d'un ticket valable. À ce propos, plaidez-vous pour la gratuité des sanitaires sur le réseau de la STIB, notamment dans le cadre des nouveaux contrats de gestion ? Savez-vous si les nouvelles toilettes seront payantes ?

¹²⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Volgens de MIVB zijn alle automatische toiletten sinds 2023 toegankelijk tijdens de openingsuren van de stations. Ik vraag na hoe dat in station Schuman zit.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Selon les informations que la STIB nous a transmises, depuis juin 2023, tous les sanitaires automatiques sont accessibles durant les heures d'exploitation du réseau, c'est-à-dire de 5h du matin à minuit.

1255 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans)*.- Wat met gratis toiletten?

1255 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- Zelf ben ik voorstander, maar in lopende zaken heb ik daar weinig invloed op. Momenteel is er over gratis toegankelijke toiletten niets in de beheersovereenkomst van de MIVB opgenomen.

De volgende regering moet zich over de openbare toiletten in het algemeen buigen en bekijken of een samenwerking met de horeca mogelijk is.

- Het incident is gesloten.

1263 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1263 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1263 **betreffende de opleidingen voor chauffeurs en begeleiders van personen met een handicap.**

1265 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans)*.- In nauwe samenwerking met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de dienst Toegankelijkheid en de vzw Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles werkt de MIVB elke dag aan een toegankelijker openbaar vervoer. Ook personen met een handicap moeten zich zelfstandig kunnen verplaatsen en hebben daarbij recht op een degelijke en respectvolle dienstverlening.

Erkende taxibedrijven in Brussel beschikken over taxi's die aangepast zijn om personen met een beperkte mobiliteit tegen het gewone tarief te vervoeren. Je kunt zo'n taxi vinden en reserveren via de website of de app van Handycab.

Er bestaan verschillende soorten vervoer voor personen met een handicap en niet-dringend patiëntenvervoer in het Brussels Gewest. Zijn de chauffeurs en begeleiders daarvan verplicht een specifieke opleiding te volgen? Aan welke criteria moeten die opleidingen beantwoorden, hoe zien ze eruit en wie zijn de erkende opleidingsverstrekkers? Hoort daar een EHBO-cursus bij? Hoe kunnen die opleidingen toegankelijker worden gemaakt?

Nous vérifierons ce qu'il en est précisément pour la station Schuman.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Que pensez-vous de la gratuité des toilettes publiques ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis personnellement convaincue que l'accessibilité est freinée par des considérations financières, mais mon opinion a peu de poids en période d'affaires courantes.

Un accès payant est requis dans certains cas. Pour l'instant, cela n'est pas prévu dans le contrat de gestion de la STIB.

Une réflexion plus générale s'impose sur l'accessibilité des toilettes dans l'espace public. Il faudrait passer par une collaboration avec les établissements horeca, par exemple, ou des dispositifs publics. Cette réflexion - et j'exprime là un avis tout personnel - devra faire partie des priorités de l'accord de majorité du prochain gouvernement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant les formations pour les conducteurs et les accompagnateurs de personnes porteuses d'un handicap.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La STIB œuvre au quotidien pour rendre les transports publics à Bruxelles plus accessibles et ainsi offrir à chacun les mêmes chances de gagner en autonomie personnelle. À cet égard, elle travaille en étroite collaboration avec la Commission régionale de la mobilité, le service accessibilité et l'ASBL Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles.

Les sociétés de taxis agréées en Région bruxelloise disposent de taxis adaptés au transport des personnes à mobilité réduite. Leurs chauffeurs ont suivi une formation spécifique consacrée à l'accueil et au transport de ce public. Les usagers en situation de handicap qui utilisent ces services paient le même tarif à la course que les usagers des taxis ordinaires. Pour trouver et réserver un taxi adapté, ils peuvent utiliser le site internet ou l'application Handycab, qui centralise l'offre de taxis adaptés.

Par ailleurs, les patients sont également amenés à leurs rendez-vous médicaux par le biais de véhicules sanitaires légers, d'ambulanciers de transports non urgents de patients ou encore des transports organisés par certaines communes. Face à la multiplicité des modes de transport pour les personnes porteuses d'un handicap en Région bruxelloise ou les personnes qui font

Wordt er gewerkt aan een harmonisering van de vaardigheidsvereisten voor die verschillende vervoersvormen?

l'objet d'un suivi médical, une formation spécifique est-elle obligatoire pour les conducteurs et les accompagnateurs ?

Comment la Région bruxelloise s'assure-t-elle que les personnes chargées du transport de personnes porteuses d'un handicap bénéficient d'une formation adéquate pour garantir un service de qualité, respectueux et inclusif ?

Comment la Région bruxelloise s'assure-t-elle que les personnes chargées du transport non urgent de patients sont également formées ?

Quels sont les critères de sélection et les modalités de suivi de ces formations ? En quoi consistent ces dernières et qui sont les opérateurs agréés pour les dispenser ?

Les premiers gestes de secours sont-ils inculqués dans ce cadre ?

Quelles sont les éventuelles pistes d'amélioration de l'accessibilité à ces formations ?

Enfin, est-il prévu d'harmoniser les compétences requises pour les différents types de transport afin d'offrir un service plus cohérent et de meilleure qualité aux usagers sans pour autant imposer des contraintes supplémentaires au secteur ? Ces agents sont en effet essentiels, tant pour le transport des personnes à mobilité réduite que pour le transport de patients.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Permettez-moi de répondre à vos questions en sens inverse, en commençant par celle portant sur l'harmonisation des formations. Actuellement, il existe une grande variété de modes de transport et d'organisations proposant ces formations, et donc de statuts pour le personnel chargé de ces activités. Cette offre gagnerait à être harmonisée afin d'être plus lisible, mais ce travail dépasse toutefois les compétences d'un gouvernement en affaires courantes.

En ce qui concerne les chauffeurs de taxi, la réglementation prévoit pour le moment que tout chauffeur doit suivre une séance d'information et de sensibilisation consacrée à la prise en charge des publics spécifiques - personnes à mobilité réduite, seniors, etc. - et s'inscrire dans un effort constant d'amélioration de la qualité des services. La séance d'information vise notamment à favoriser l'inclusion de tous les citoyens dans les transports et à répondre aux besoins spécifiques d'une clientèle diversifiée. Elle consiste en un apprentissage obligatoire disponible en ligne, sur smartphone ou ordinateur, ou en présentiel dans les locaux de Bruxelles Mobilité.

Quant au service Taxibus de la STIB, celui-ci ne comprend pas de prestations de services d'assistance médicale, comme précisé dans son règlement d'utilisation. Les agents ne disposent pas d'une formation spécifique en matière d'aide médicale, mais sont bien évidemment encadrés par des procédures adéquates, identiques à celles en vigueur sur le réseau régulier.

¹²⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om met dat laatste te beginnen: het zou inderdaad goed zijn meer eenheid te brengen in de bestaande verscheidenheid aan vervoersvormen, opleidingsverstrekkers en personeelsstatuten, maar dat valt buiten de bevoegdheid van een regering in lopende zaken.*

Taxichauffeurs zijn verplicht een informatiesessie te volgen, ter plekke bij Brussel Mobiliteit of online, om te leren omgaan met de specifieke behoeften van mensen met een beperkte mobiliteit, ouderen enzovoort. Ze moeten zich ertoe engageren hun dienstverlening voortdurend te verbeteren.

De chauffeurs van de dienst Taxibus van de MIVB krijgen eerst en vooral dezelfde basisopleiding als andere buschauffeurs, waar soepel rijden, klantencontact en stressbeheersing deel van uitmaken. Daarbovenop krijgen ze een specifieke opleiding over de verschillende soorten beperking - visueel, motorisch en mentaal - en oefenen ze om personen met een beperking op geschikte plaatsen te laten in- en uitstappen. Medische handelingen behoren niet tot hun taak- of lessenpakket.

¹²⁶⁹ *Eens de chauffeurs in dienst zijn, worden ze door hun directie ondersteund en krijgen ze indien nodig bijkomende opleidingen aangeboden. Die kunnen ook gezamenlijk georganiseerd worden. Zo was er in 2024 een groepscursus voor de minibuschauffeurs van de MIVB over de omgang met personen met een handicap en hun specifieke behoeften. Die werd aangevuld door individuele coaching tijdens het rijden.*

Voor de andere vormen van gespecialiseerd vervoer legt het gewest geen opleidingsverplichtingen op. Dat soort vervoer valt immers onder de bevoegdheid van de twee gemeenschappen. Dat brengt ons weer bij uw vraag over de harmonisering.

¹²⁷¹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De opleidingen moeten regelmatig herhaald worden, zodat de chauffeurs gerust zijn dat ze over de nodige vaardigheden beschikken en de reizigers dat ze goed opgevangen worden.*

- Het incident is gesloten.

Plus précisément, les chauffeurs de la STIB affectés au service Taxibus sont d'abord formés en tant que chauffeurs de bus. Ils reçoivent donc une formation tant pratique que théorique sur la conduite et les spécificités du métier, telles que la conduite souple, le contact avec les clients ou la gestion du stress.

Vient ensuite une formation complémentaire axée sur le service Taxibus et ses spécificités. Celle-ci comprend également d'abord un volet théorique, au cours duquel les chauffeurs sont entre autres familiarisés avec les différents types de handicap - visuel, moteur, mental - et reçoivent des clés pour les aborder. Le volet pratique est ensuite axé sur les spécificités du service. Il comprend, par exemple, une phase de reconnaissance sur le terrain, où les chauffeurs se rendent sur des lieux dont l'accès est spécifique afin d'identifier les points où déposer et faire monter les voyageurs.

Lorsqu'ils sont opérationnels, les chauffeurs bénéficient du soutien de leur direction, qui les guide et peut leur proposer des remises à niveau en cours de carrière, en fonction de leurs besoins.

Des formations peuvent aussi être organisées pour l'ensemble de l'équipe. Cela a été le cas en 2024, où l'ensemble des chauffeurs affectés à la conduite des minibus de la STIB ont reçu une formation continue, en groupe, suivie d'un coaching personnalisé. La formation portait sur les relations avec les personnes en situation de handicap et leurs besoins particuliers. L'objectif était notamment d'optimiser l'approche du personnel dans la relation à la clientèle du service Taxibus. Les coachings individuels ont été réalisés pendant les heures de conduite, chaque agent étant accompagné pour évaluer les pistes d'amélioration de son style de conduite.

Enfin, pour les autres services de transport spécialisé, il n'existe pas de cadre réglementaire imposant, au niveau régional, le suivi d'une formation spécifique. Je rappelle que les deux Communautés sont partiellement responsables de cette matière, ce qui nous ramène à votre question concernant l'harmonisation. Cela ne signifie aucunement que le service est assuré par des personnes incompetentes, mais que chacune des institutions propose et détermine le cadre de formation de son personnel.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je prends note des pistes d'amélioration, car tout est toujours perfectible. Selon moi, la formation est essentielle, mais elle doit être donnée de manière continue, à intervalles réguliers. Une formation régulière serait bénéfique pour tout le monde : non seulement pour le chauffeur qui sera rassuré d'être correctement formé et de savoir comment accompagner le passager, mais aussi pour la personne prise en charge qui saura qu'elle est entre de bonnes mains. D'où l'importance, comme vous l'avez souligné, de la relation humaine.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende de praktijken van parking.brussels.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- Al bijna tien jaar zorgt parking.brussels voor het parkeerbeheer in twaalf Brusselse gemeenten. Er is echter heel wat kritiek op het agentschap.

Onlangs nog hebben meer dan duizend Brusselaars een petitie ingediend om te wijzen op het strikte beheer en tal van terugkerende klachten: problemen met scanauto's, toename van boetes, overmatige inschakeling van deurwaarders en slecht beheer van gehandicaptenparkeerplaatsen.

In 2023 schreef parking.brussels bijna 1,3 miljoen boetes uit. Van de 42.294 zaken die voor het vrederecht werden gebracht, vielen 862 beslissingen in het voordeel van de burgers uit, waarbij soms krachtige termen werden gebruikt, zoals "procedureel terrorisme". Welke lessen trekt u uit die rechtszaken? Wat doet u om te voorkomen dat zaken onterecht voor de rechter komen? Hoeveel zaken worden er elk jaar voor de rechter gebracht en in hoeveel gevallen was het oordeel in het voordeel van de burger?

Hoeveel heeft parking.brussels in 2023 uitgegeven aan advocaten-, deurwaarders- en gerechtskosten? Bewoners klagen dat parking.brussels te vaak deurwaarders inzet om boetes te innen. Hoe ziet het gewest toe op de naleving van de regelgeving inzake die praktijk?

Van de scanauto's klaagt de burger dat ze onbetrouwbaar zijn. Parking.brussels heeft een tolerantie van tien minuten en een dubbele controle via Deskforce aangekondigd. Zullen die maatregelen volstaan?

Een van de belangrijkste punten van kritiek is het gebrek aan parkeerplaatsen voor buurtbewoners, vooral in dichtbevolkte wijken. Welke oplossingen stelt u voor?

Welke maatregelen hebt u genomen om het vertrouwen tussen de buurtbewoners en het parkeeragentschap te herstellen?

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 les pratiques de parking.brussels.

M. Sadik Köksal (MR).- Depuis près de dix ans, l'agence régionale parking.brussels joue un rôle central dans la gestion du stationnement dans douze communes de la Région bruxelloise. Cependant, des critiques persistantes, émanant tant des citoyens que des parlementaires, soulignent des dysfonctionnements préoccupants.

La pétition signée par plus de 1.000 Bruxellois dénonce une gestion jugée « trop sévère » et met en lumière plusieurs griefs récurrents : des dysfonctionnements liés aux scan-cars, une multiplication des amendes, des recours abusifs à des huissiers ou encore une gestion déficiente des places pour les personnes à mobilité réduite. Ces problématiques nourrissent un sentiment d'injustice chez de nombreux citoyens, qui considèrent parfois parking.brussels comme une « machine à cash ».

Les chiffres sont d'ailleurs édifiants : en 2023, près de 1,3 million de redevances ont été notifiées. Malgré les affirmations de l'agence selon lesquelles seuls 3,6 % des contrôles aboutissent à une amende, ce volume suscite des interrogations quant à l'équilibre entre contrôle rigoureux et harcèlement perçu par les usagers.

Bien que nous ayons entendu dans cette commission le directeur de parking.brussels, certaines questions subsistent.

Sur les 42.294 dossiers portés devant les juges de paix, 862 décisions ont donné raison aux citoyens, parfois avec des termes forts comme « terrorisme procédurier ». Quels enseignements tirez-vous de ces cas où parking.brussels a été déboutée et quelles mesures envisagez-vous afin d'éviter que des dossiers injustifiés n'aboutissent en justice ?

À cet égard, je souhaiterais connaître le nombre, par année, de dossiers portés devant les tribunaux, ainsi que le nombre de dossiers tranchés en faveur du citoyen. Pour l'année 2023, combien parking.brussels a-t-elle dépensé en frais d'avocat, d'huissier de justice et de procédure en général ?

Les riverains dénoncent un recours abusif aux huissiers dans la phase de recouvrement. Ces pratiques sont-elles strictement encadrées ? Comment la Région s'assure-t-elle qu'aucune dérive n'est tolérée ?

Bien que présentées comme un outil efficace, les scan-cars sont au cœur des critiques pour leur manque de fiabilité et leur caractère jugé déshumanisé. Les garde-fous annoncés par l'agence (tolérance de dix minutes, double vérification

1281 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het werk van het parkeeragentschap is noodzakelijk, onder meer om voldoende omloop te garanderen in winkelstraten en langparkeren in woonwijken tegen te gaan. Het is belangrijk om binnen een strikt en duidelijk kader te werken en voor iedereen dezelfde regels te hanteren.*

Scanauto's zijn een efficiënt instrument. Slechts in 2,03% van de beroepen in verband met scanauto's werd parking.brussels in het ongelijk gesteld. Dat percentage blijft niettemin betreurenswaardig en moet worden verminderd door de inningsprocessen te verbeteren. Daartoe heeft parking.brussels zijn dienst Invorderingen uitgebreid.

De cijfers die u aanhaalt, hebben betrekking op de periode van 2014 tot op heden.

1283 *In 2023 heeft parking.brussels meer dan 2 miljoen euro deurwaarders- en gerechtskosten betaald. De inningspraktijken van gerechtsdeurwaarders zijn strikt gereguleerd in de ordonnantie van 6 juli 2022.*

Voordat parking.brussels zich tot een rechter of gerechtsdeurwaarder wendt, zijn er zeven contactmomenten. Tijdens de eerste fase stuurt het agentschap een uitnodiging

via Deskforce) sont-ils suffisants pour éviter les erreurs qui pénalisent les citoyens ?

Par ailleurs, l'une des critiques majeures porte sur l'insuffisance des places de stationnement disponibles pour les riverains, notamment dans les zones densément peuplées. Cette situation alimente un climat d'exaspération et renforce le sentiment que les automobilistes sont davantage pénalisés qu'accompagnés. Quelles solutions concrètes proposez-vous à cet égard, tout en prenant en considération les objectifs régionaux en matière de mobilité ?

Enfin, quelles mesures avez-vous entreprises pour restaurer la confiance entre les riverains et l'Agence du stationnement ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le travail de l'Agence du stationnement est nécessaire. Si l'on veut gérer le stationnement, c'est-à-dire garantir, par exemple, suffisamment de rotations dans un quartier commercial ou agir contre les voitures-ventouses dans les quartiers résidentiels, il faut contrôler le stationnement. C'est grâce à ce contrôle que l'on peut éviter un encombrement excessif des places de stationnement.

Il est évidemment important d'agir dans un cadre strict et clair, et que les tolérances soient les mêmes pour tout le monde. Il y a lieu de garantir un traitement équitable pour tous les citoyens, notamment en édictant des règles claires permettant au personnel de parking.brussels de se prémunir contre tout risque de traitement partial de cas particuliers.

Le recours aux scan-cars est un élément important dans la gestion du contrôle du stationnement. Ce moyen est considéré comme efficace pour assurer l'égalité de traitement entre citoyens et faire respecter la politique de stationnement des communes.

En ce qui concerne les recours relatifs aux scan-cars, les cas où les avocats de parking.brussels n'ont pas obtenu gain de cause devant un juge de paix représentent 2,03 % des dossiers. Il est beaucoup question de nombres et de budgets en chiffres absolus, mais cela ne représente que 2,03 % du très grand nombre de dossiers traités. Ce pourcentage est malgré tout regrettable et il faut le réduire en améliorant les processus de recouvrement. À ce titre, parking.brussels a étoffé et développé son département du recouvrement des redevances de stationnement pour en améliorer la qualité.

Les chiffres que vous citez représentent le total de 2014 à ce jour.

Pour l'année 2023, les frais d'huissiers et d'avocats de parking.brussels s'élevaient à plus de 2 millions d'euros. Les pratiques du recouvrement par huissiers font d'ailleurs l'objet d'un encadrement strict, conformément à l'ordonnance du 6 juillet 2022.

Pour rappel, avant de s'adresser à un juge ou à un huissier, parking.brussels passe par sept étapes de contact, chaque étape offrant à nouveau la possibilité de clôturer le dossier. La première phase est l'envoi par l'agence d'une invitation à payer

om de boete te betalen. Twintig dagen later volgt een eerste herinnering en nog eens 25 dagen later een tweede herinnering.

Tijdens de tweede fase stuurt het agentschap een aangetekende ingebrekestelling. Als er geen betwisting is, stelt het agentschap een dwangbevel op en geeft dat door aan de gerechtsdeurwaarder voor betekening. Als er wel een betwisting is, wordt het dossier opnieuw onderzocht. Als daarna de boete wordt gehandhaafd en nog steeds niet is betaald, stuurt het agentschap een brief om aan te kondigen dat de procedure via gerechtelijke weg zal worden voortgezet en geeft het het dossier door aan de gerechtsdeurwaarder voor dagvaarding.

De procedures worden regelmatig aangepast om de doeltreffendheid van de scanauto's te verbeteren. Zo wordt er momenteel een kadaster van de parkeerplaatsen op de weg opgesteld. Aan de hand van meerdere maatregelen worden vraag en aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht gebracht. De beschikbare plaatsen worden geoptimaliseerd door parkings buiten de openbare weg, gedeelde parkings en park-and-rides aantrekkelijker te maken. Daarnaast zullen de parkeerproblemen dalen als er meer gebruik wordt gemaakt van autodelen.

la redevance forfaitaire. Un premier rappel est envoyé 20 jours plus tard, et un second rappel - majoré de 15 euros et de frais de rappel - 25 jours après le premier. Les réclamations sont traitées par le service de recouvrement de l'agence, qui décide du maintien ou de l'annulation de la redevance.

Lors de la deuxième phase, une mise en demeure préalable à la contrainte est envoyée par courrier recommandé. À défaut de contestation dans le délai indiqué, la contrainte est établie et transmise à un huissier de justice pour signification. En revanche, si la mise en demeure est contestée, le dossier est réexaminé. Si cette nouvelle analyse conduit au maintien de la redevance et que celle-ci reste impayée, l'agence envoie un courrier ordinaire annonçant la citation devant un juge compétent et transmet le dossier à l'huissier pour citation. Telles sont donc les étapes préalables.

En ce qui concerne l'efficacité des scan-cars, qui sont par ailleurs utilisées dans de nombreuses autres villes belges ainsi qu'à l'étranger, les procédures sont régulièrement améliorées. Ainsi, il est actuellement procédé à une polygonisation, qui consiste en la cadastralisation des emplacements en voirie, afin de permettre un meilleur contrôle des scan-cars.

Plusieurs mesures visent par ailleurs à équilibrer l'offre et la demande de stationnement dans différents quartiers, ainsi qu'à maximiser l'utilisation des parkings existants. L'objectif est d'accroître l'attractivité des parkings hors voirie, des parkings mutualisés et des park and ride. De nombreuses mesures sont donc prises afin d'optimiser l'utilisation de l'espace public dans la Région.

Pour conclure, j'aimerais souligner que le transfert modal vers une mobilité durable est l'un des moyens de résoudre les problèmes de stationnement. En effet, l'intensification du covoiturage diminuera le nombre de voitures individuelles en circulation et accroîtra l'utilisation de parkings hors voirie. L'espace public sera ainsi plus accessible et plus ouvert.

M. Sadik Köksal (MR). - Dans les zones commerciales, il va de soi qu'il faut une rotation pour permettre à d'autres clients de venir faire leurs achats. Je crois qu'il n'est pas approprié de parler, à l'heure actuelle, de véhicules-ventouses. C'était certainement le cas quand il n'y avait pas de règlement au sein des différentes zones communales. Un automobiliste pouvait alors laisser sa voiture plusieurs jours au même endroit sans être riverain et sans rien payer. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, puisque la quasi-totalité du territoire des dix-neuf communes est répartie en zones où le stationnement requiert au moins l'utilisation du disque bleu.

Je note que 2,03 % de contestations devant le juge donnent raison au citoyen. Au vu de l'ensemble des dossiers, ce chiffre est important. Les 2 millions d'euros en frais d'huissiers et d'avocats de parking.brussels pourraient servir à améliorer la qualité du service rendu aux citoyens, en leur fournissant des réponses plus rapidement grâce à un renforcement du service du contentieux. Je signale que, dans le système actuel de contestation, le citoyen ne reçoit aucun accusé de réception après avoir envoyé son dossier.

¹²⁸⁵ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans). - In handelswijken is voldoende omloop inderdaad nuttig. Er zijn in het hele gewest echter nagenoeg geen zones meer waar mensen hun wagen dagenlang gratis en zonder bewonerskaart mogen parkeren. We kunnen dan ook bezwaarlijk nog spreken over 'langparkeren'.

Dat 2,03% van de gerechtelijke beslissingen in het voordeel van de burger uitvallen, vind ik nog steeds veel. Die kosten zouden beter ingezet worden om de dienstverlening en geschillenbeslechting te verbeteren.

1285 **De voorzitter.-** In deze commissie werden al twee hoorzittingen met parking.brussels georganiseerd en volgende maand staat er een bezoek gepland.

- *Het incident is gesloten.*

1291 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**
1291 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1291 **betreffende het openbaar onderzoek betreffende de**
heraanleg van de Broustinlaan.

1293 **Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- Sinds begin december**
hangen in de Broustinwijk de fameuze aankondigingen van
een openbaar onderzoek uit. De geplande heraanleg van de
Broustinlaan roept heel wat onrust op bij de omwonenden en
handelaars.

De plannen ontstonden ruim twee jaar geleden toen tijdens de coronapandemie, naar aanleiding van de werkzaamheden aan de Annie Cordytunnel, het verkeer naar deze laan werd omgeleid.

Waarom werd het openbaar onderzoek tijdens de eindejaarsfeesten gehouden, wanneer burgers minder geneigd zijn om deel te nemen?

Waarom gebeurden de tellingen van het verkeer niet in een periode met normaal verkeer, maar in periodes waarin allerlei grote werkzaamheden samenkwamen, zoals de vervanging van de sporen van tram 9? Zo krijg je geen realistisch beeld van de impact van het project.

Waarom werd de procedure aangevat zonder duidelijk budgettair kader en zonder algemene visie voor de toekomstige mobiliteitsinvesteringen? Het artikel van Sudinfo stelt de vraag of de middelen zullen volstaan om alles af te werken.

De overheid heeft geen transparante en efficiënte keuzes gemaakt. Een degelijke heraanleg vergt meer dan betonblokken en bloembakken die het verkeer afsnijden en handelaars het leven moeilijk maken.

Waarom is na het einde van de proefperiode, die drie jaar geleden begon, de weg niet opnieuw opengesteld voor het verkeer?

Il ignore si ce dernier est bien pris en charge, et des rappels lui sont encore envoyés.

M. le président.- Je rappelle que cette commission a consacré deux réunions à l'audition de représentants de parking.brussels et qu'une visite sur place est prévue le mois prochain.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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'enquête publique concernant le
réaménagement de l'avenue Broustin.

Mme Leila Agic (PS).- Il s'agit d'un dossier qui suscite énormément de questions, que ce soit au Parlement bruxellois ou au conseil communal des différentes communes concernées.

Au début du mois de décembre, les habitants du quartier Broustin ont découvert les fameuses affiches rouges annonçant un avis d'enquête publique en vue du réaménagement de l'avenue Broustin.

Vous avez sans doute lu cet article, paru dans les médias de Sudinfo, relayant le témoignage d'un commerçant prêt à quitter tout ce qu'il avait construit en Belgique pour retourner en Syrie, si les permis étaient octroyés. Et au vu des réactions dont nous ont fait part des citoyens, il n'est clairement pas le seul à avoir des préoccupations majeures concernant la gestion et les choix opérés par votre administration dans le cadre de la planification du projet qui nous occupe.

N'oublions pas les polémiques qui ont entouré le projet depuis son origine, il y a plus de deux ans. Celui-ci a vu le jour à la suite des travaux du tunnel Annie Cordy et a été mis en place durant la pandémie de Covid-19. Face à une situation difficile, mais exceptionnelle, il avait été décidé de dévier la circulation vers cet axe.

Pourquoi avoir organisé une enquête publique sur le projet en question durant les fêtes de fin d'année, alors que cette période est généralement moins propice à une participation citoyenne large et représentative ?

Pourquoi ne pas avoir attendu une période normale, sans travaux majeurs affectant simultanément la mobilité, tels que ceux liés au remplacement des rails du tram 9, aux travaux sur l'avenue de Jette et, à l'époque, à la fermeture du tunnel Annie Cordy ? Ces travaux perturbent significativement les conditions de circulation et risquent de biaiser les résultats d'une telle enquête.

En lien avec la question précédente, pourquoi aucun comptage de circulation n'a-t-il été réalisé dans des conditions normales, c'est-à-dire avec un axe ouvert, sans travaux majeurs, sans pandémie et en l'absence d'autres perturbations exceptionnelles ? Un tel comptage est pourtant essentiel pour une évaluation réaliste et rigoureuse des impacts du projet.

Enfin, pourquoi avoir lancé cette procédure en l'absence d'un budget clairement défini - du moins c'est ce qu'indique l'article de Sudinfo, dont l'auteur se demande si les moyens seront suffisants pour aller au bout du projet - et d'une vision stratégique globale pour les investissements futurs en matière de mobilité ?

Cette situation, censée être exceptionnelle, mais qui ne l'est plus vu qu'elle dépasse les délais légaux de deux ans, semble compromettre la transparence et l'efficacité des choix opérés, tout en suscitant des inquiétudes légitimes chez les citoyens et commerçants. Des réaménagements dignes de ce nom ne se limitent pas à des blocs de béton et d'énormes bacs à fleurs destinés à bloquer la circulation et à empêcher les commerçants de vivre dignement. Même les citoyens qui, au départ, demandaient plus de sécurité devant chez eux ne s'attendaient pas à ce que l'on ferme l'accès devant leur porte.

Pourquoi ne pas avoir procédé à la réouverture de la circulation à la fin du test de circulation, mis en place depuis trois ans, en attendant les aménagements définitifs ?

1295 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De heraanleg van de Broustinlaan is niet het gevolg van de werkzaamheden aan de Annie Cordytunnel, maar van langdurige verkeersveiligheidsproblemen in deze woonwijk. Al in 1993 werd er in de media aandacht gevraagd voor het lawaaierige, steeds drukkere verkeer in de wijk. De latere burgemeester van Ganshoren, Michèle Carthé, vroeg toen al om een verkeersplan om die wijk en met name de Broustinlaan verkeersluwer te maken. Het gemeentelijke mobiliteitsplan van 2007 bevatte al plannen om het kruispunt aan te passen, wat leidde tot de aanleg van een pleintje bovenaan de Broustinlaan.*

Ook de jongste jaren bleven bewoners zich roeren. Het kruispunt van de Broustinlaan, de Sermonlaan en de Landsroemlaan stond sinds 2014 op de lijst van ongevalgevoelige zones. Uit tellingen en andere objectieve vaststellingen blijkt dat de verkeersveiligheid er aanzienlijk verbeterd is. De zone staat niet meer op de bewuste lijst en Brussel Mobiliteit heeft onze tijdelijke maatregelen positief geëvalueerd. Ik krijg niet langer wekelijks mails van bewoners over ongevallen in de Broustinlaan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je voudrais tout d'abord vous corriger. Ce dossier n'a pas émergé à la suite des travaux du tunnel Annie Cordy. Il s'agit de projets différents. En outre, les problèmes de sécurité routière et de trafic excessif dans le quartier Broustin - un quartier plutôt résidentiel - se posent depuis des décennies.

Vous faites référence à un article de presse et je vous invite également à consulter des articles parus en 1993 déjà dans De Standaard et dans Le Soir. Ce dernier quotidien titrait « Trafic bruyant en zone résidentielle : la sarabande des camions avenue Broustin ». Ces articles montrent qu'il existait déjà une mobilisation citoyenne autour de cette question il y a 30 ans ! À l'époque, la conseillère communale Michèle Carthé, qui a été ultérieurement bourgmestre de Ganshoren, demandait au collège communal de mettre d'urgence en place un plan de circulation afin d'apaiser les voiries résidentielles souffrant de plus en plus du trafic, notamment l'avenue Broustin.

Par ailleurs, le plan communal de mobilité de 2007 de la commune suggérait déjà de revoir et de simplifier ce carrefour. C'est exactement ce qui a été fait avec la création d'une placette dans le haut de l'avenue Broustin.

La demande citoyenne d'apaiser et de sécuriser le quartier a été répétée à de nombreuses reprises ces dernières années. Il y a eu plusieurs interpellations citoyennes, des pétitions et des courriers réguliers adressés aux représentants communaux et à moi-même,

¹²⁹⁷ *Het is nu belangrijk om die maatregelen te verankeren voor een duurzame en kwalitatieve inrichting.*

Brussel Mobiliteit werkt daarbij samen met de gemeenten Jette en vooral Ganshoren, die de leiding hebben over de studie en planning. Ze maken ook de strategische keuzes en hebben alle nodige instanties geraadpleegd: urban.brussels, Leefmilieu Brussel, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Het gewest heeft een subsidie toegekend voor de begeleiding door een studiebureau. Na goedkeuring van het project door beide gemeenten heeft Brussel Mobiliteit het dossier overgenomen voor de nodige controles en de vergunningsaanvraag. Het gewest blijft immers de wegbeheerder.

De organisatie van het openbaar onderzoek is in handen van urban.brussels in overleg met de gemeenten. Het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening bepaalt dat een openbaar onderzoek dat met vakantieperiodes overlapt, tot twee weken daarna moet doorlopen, zodat iedereen kan deelnemen.

Er zijn inderdaad renovatiewerkzaamheden bezig aan de sporen op de Jetselaan. Die zijn noodzakelijk voor de veiligheid, hoewel ze zware gevolgen hebben voor de bewoners. Over de planning van de verschillende fases daarvan is trouwens onlangs een mondelinge vraag gesteld.

De procedures voor overheidsopdrachten en coördinatie van de werkzaamheden kunnen nog enige tijd duren; hoelang is moeilijk te zeggen. Gelukkig is intussen de veiligheid op de verschillende kruispunten aanzienlijk verbeterd dankzij de tijdelijke inrichting. Bewoners en handelaars wachten nu terecht op de beloofde duurzame en kwalitatieve inrichting.

ce qui a finalement mené au projet de sécurisation temporaire aujourd'hui en place.

La sécurité routière est un réel enjeu à cet endroit. Le carrefour des avenues Broustin, Sermon et des Gloires nationales était l'une des deux zones de Ganshoren à figurer sur la liste régionale de 2014 des zones à concentration d'accidents, aux côtés du carrefour derrière la basilique de Koekelberg. À la suite de l'amélioration de la situation, il a été retiré de cette liste.

Les mesures prises dans le quartier Broustin répondent concrètement à une problématique dont les riverains se plaignent depuis 30 ans et à une action spécifique du plan communal de mobilité d'il y a 20 ans.

Je vous rappelle que l'évaluation des mesures par Bruxelles Mobilité, basée sur des comptages et des considérations transparentes que vous pouvez consulter dans le rapport, est positive et rassurante sur toute la ligne. Je suis également soulagée de ne plus recevoir des courriels presque hebdomadaires des riverains sur les accidents dans l'avenue Broustin. Je suis sûre que, prenant le sujet de la sécurité à cœur, vous en serez pareillement réjouis.

Les mesures temporaires fonctionnent. Il importe à présent de les pérenniser afin que l'aménagement soit durable et qualitatif, car la situation actuelle n'atteint pas le niveau de qualité souhaité par la commune et par la Région.

Bruxelles Mobilité organise une concertation systématique avec les communes dans le cadre des projets qu'elle développe. Dans le cas présent, l'administration est allée encore plus loin, puisque les deux communes concernées, à savoir Jette, mais surtout Ganshoren, ont elles-mêmes été aux commandes de l'étude et du calendrier. La Région a octroyé une subvention pour financer l'accompagnement d'un bureau d'études. Toutefois, le fonctionnaire dirigeant de l'étude travaille pour la commune de Ganshoren, et non pour Bruxelles Mobilité. Je tiens d'ailleurs à remercier la commune de Ganshoren pour son travail dans ce dossier.

Bien entendu, les communes ont mené toutes les concertations nécessaires avec les acteurs régionaux : urban.brussels, Bruxelles Environnement, la Commission royale des monuments et des sites, ou encore la Commission régionale de la mobilité. Cependant, ce n'est qu'à la fin de l'étude et après validation du projet par les deux collèges des bourgmestre et échevins que Bruxelles Mobilité a formellement repris le dossier en main en vue d'effectuer les vérifications nécessaires et d'introduire la demande de permis. L'administration régionale reste en effet gestionnaire de la voirie de l'avenue Broustin, bien que les grands choix stratégiques et le calendrier restent du ressort des communes.

Je précise encore que Bruxelles Mobilité n'est pas compétente pour l'organisation d'une enquête publique et elle n'a rien à dire sur le choix des dates. C'est urban.brussels qui organise cette enquête en concertation avec les communes. Le Code

bruxellois de l'aménagement du territoire prévoit qu'en cas de chevauchement sur une période de congé, l'enquête publique dépasse de deux semaines sur une période hors congé pour permettre à tout citoyen d'en prendre connaissance et de réagir, ce qui est bien le cas ici.

Effectivement, il y a un chantier de rénovation des rails en cours sur l'avenue de Jette. Ce chantier est lourd de conséquences pour les riverains, j'en conviens. C'était nécessaire pour la sécurité des usagers, j'espère que vous admettez qu'il faut éviter à tout prix une rupture des rails et le déraillement d'un tram : les voies étaient usées et les trams circulaient déjà à vitesse réduite sur ce tronçon. L'organisation et le phasage du chantier devraient être organisés. Nous avons d'ailleurs eu récemment une question orale portant sur le sujet.

Une fois le permis d'urbanisme obtenu, les procédures classiques de marchés publics et coordination des chantiers peuvent encore prendre du temps. Il est donc assez difficile de donner un échéancier précis pour la suite. Tout dépendra des chantiers dans le quartier, mais comme l'aménagement temporaire en place aujourd'hui a fait ses preuves et que celui-ci a permis d'éliminer d'importants problèmes de sécurité routière à plusieurs carrefours, je comprends totalement le souhait des riverains et de certains commerçants de disposer d'aménagements qualitatifs et pérennes.

Mme Leila Agic (PS). - Je n'ai jamais dit que le projet du tunnel Annie Cordy était lié à la fermeture de l'avenue Broustin. J'ai simplement indiqué que, durant la période concernée, la situation était compliquée dans les quartiers vers lesquels étaient déviés les automobilistes qui tentaient de trouver un chemin du fait de la fermeture du tunnel. À cette époque, le sentiment de subir une circulation excessive dans ces quartiers était exacerbé par la situation exceptionnelle des travaux au niveau du tunnel Annie Cordy, appelé alors tunnel Léopold II.

Par conséquent, il y a eu effectivement des demandes d'apaiser l'avenue et le quartier. Mais si beaucoup de personnes ayant signé des demandes d'apaisement souhaitaient que des travaux soient effectués autour des tunnels, elles ne s'attendaient pas à cette fermeture.

Certains riverains qui en ont fait un combat militant savaient peut-être sur quoi déboucheraient leurs signatures. Néanmoins, de nombreux habitants m'ont expliqué qu'ils avaient signé une demande d'apaisement pour obtenir une sécurisation, mais qu'ils ne s'étaient pas attendu à se retrouver face à une situation de fermeture et à des installations inacceptables pour une durée aussi longue.

Vous avez expliqué que l'endroit n'était plus considéré comme une zone à concentration d'accidents, mais c'est la moindre des choses. Maintenant que tout est fermé, je ne vois pas pourquoi il en serait autrement.

Vous avez mentionné à plusieurs reprises que les communes de Ganshoren et de Jette étaient responsables de la planification des

¹³⁰¹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans). - Ik heb enkel gezegd dat de verkeersdrukte in de Broustinwijk nog erger werd tijdens de werkzaamheden aan de Annie Cordytunnel.

Veel bewoners steunden toen inderdaad de vraag naar een verkeersluwere en vooral veiligere laan en wijk, maar dat dat zou leiden tot de afsluiting van de laan en de langdurige aanwezigheid van betonblokken en dergelijke, kwam voor hen als een donderslag bij heldere hemel.

U gaat er prat op dat de wijk van de lijst van ongevalgevoelige zones is gehaald. Dat zou er nog aan mankeren, nu de wijk voor het verkeer is afgesloten!

U hebt meermaals herhaald dat de gemeenten Ganshoren en Jette verantwoordelijk zijn voor de planning van de vergunningsaanvragen en dergelijke. Is dat zo? Die gemeenten zelf lieten me weten dat het gewest over de planning beslist had.

1303 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De planning van de genoemde studie was inderdaad in handen van een ambtenaar van de gemeente Ganshoren, die daarvoor nauw samenwerkte met Brussel Mobiliteit. Ik weet zeker dat beide gemeenten liever hadden gewild dat de vergunning sneller rond was.*

1303 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Is de financiering voor de heraanleg volledig gewaarborgd?*

1303 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Zodra de vergunning die Brussel Mobiliteit heeft aangevraagd, is toegekend, zullen we de heraanleg plannen en financieren.*

- *Het incident is gesloten.*

demandes de permis, etc. Confirmez-vous que c'est bien le cas ? Lorsque j'ai posé la question aux autorités communales, il m'a été indiqué que c'était la Région qui avait décidé de la planification.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis sûre que les deux communes auraient voulu que la procédure de demande de permis aille plus vite. Le dossier était porté principalement par la commune de Ganshoren. Je l'ai dit, le fonctionnaire dirigeant de l'étude travaille pour cette dernière commune, en étroite collaboration avec Bruxelles Mobilité. La planification de l'étude était donc bien aux mains des communes.

Mme Leila Agic (PS).- Je n'ai pas entendu votre réponse : le réaménagement est-il entièrement financé aujourd'hui, si toutes les autorisations sont accordées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis. L'avenue Broustin est une voirie régionale, qui croise plusieurs voiries communales. Dès que le permis sera accordé, il s'agira de planifier et de financer ce réaménagement. Comme je l'ai dit précédemment, la Région a également subsidié l'étude.

- *L'incident est clos.*