



**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 25 FEBRUARI 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 25 FÉVRIER 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 de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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

betreffende de balans van de tekortkomingen van de scanwagen.

Bespreking – Sprekers:

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

De heer Stijn Bex (Groen)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 14

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

betreffende de toestand van de Marchantbrug.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 16

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

betreffende de uitvoering van verordening (EU) 2023/1804 met betrekking tot de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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 bilan des dysfonctionnements de la scan-car.

Discussion – Orateurs :

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)

M. Stijn Bex (Groen)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 14

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

concernant la situation du pont Marchant.

Question orale de Mme Amélie Pans 16

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

concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	20	Question orale de M. Sevket Temiz	20
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 alternatieve parkeermogelijkheden voor de bewoners van de Koninginnelaan tijdens de wegenwerken.		concernant les alternatives de stationnement pour les riverains de l'avenue de la Reine pendant les travaux du tronçon.	
Mondelinge vraag van de heer Martin Casier	23	Question orale de M. Martin Casier	23
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 impact van de renovatie van tramlijn 8.		concernant les impacts de la rénovation de la ligne de tram 8.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	26	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	26
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 afwezigheid van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit op het Autosalon 2025.		concernant l'absence de Bruxelles Environnement et de Bruxelles Mobilité au Salon de l'auto 2025.	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	29	Question orale de Mme Clémentine Barzin	29
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 werken aan de brug van Sint-Job.		concernant les travaux au pont de Saint-Job.	

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

1105 **betreffende de balans van de tekortkomingen van de scanwagen.**

1107 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** *Er komt al jaren kritiek op de parkeercontroles met de scan-car. De fouten die daarbij worden gemaakt, zorgen voor toenemende ontevredenheid. Ze doen bovendien twijfel rijzen over de doeltreffendheid en de legitimiteit van de scan-car.*

Zo blijkt de scan-car niet in staat om het onderscheid te maken tussen elektrische voertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor die op een parkeerplaats met een laadpaal staan, met foute bekeuringen tot gevolg. Het is frustrerend voor burgers dat ze dergelijke boetes moeten aanvechten. Ook parkeerkaarten voor personen met een beperkte mobiliteit kan de scan-car niet lezen.

Een ander probleem is dat de gemeentelijke en de gewestelijke bewegwijzering niet op elkaar zijn afgestemd, wat de interpretatie bemoeilijkt en tot meer foute beslissingen leidt.

Uit onderzoek bleek bovendien dat in bepaalde gemeenten de wet op het cameragebruik niet wordt nageleefd, wat vragen oproept over de wettelijkheid van dergelijke middelen.

1109 *Een objectieve evaluatie is dringend gewenst.*

Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de fouten die Brussel Mobiliteit bij de scan-cars vastgesteld heeft?

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 bilan des dysfonctionnements de la scan-car.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Depuis plusieurs années, le système de contrôle du stationnement par scan-car déployé dans la Région de Bruxelles-Capitale fait l'objet de critiques récurrentes de la part des citoyens, des associations et même d'anciens employés de l'Agence du stationnement, parking.brussels.

Ces dysfonctionnements, largement documentés, engendrent un mécontentement croissant et remettent en question l'efficacité et la légitimité de cet outil de contrôle. Les véhicules électriques en cours de recharge, par exemple, sont régulièrement verbalisés, et ce bien qu'ils soient en cours de charge sur une borne et un emplacement prévus à cet effet.

Ces erreurs sont dues à l'incapacité technique des scan-cars de distinguer un véhicule en charge d'un véhicule en infraction, ce qui impose aux usagers des démarches longues et frustrantes pour contester ces amendes. À l'inverse, les scan-cars ne sont pas capables d'identifier les véhicules thermiques garés illégalement devant des bornes de recharge. À cela s'ajoute également le fait qu'elles ne détectent pas non plus les cartes de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

En outre, l'absence d'harmonisation entre les signalétiques locales et régionales complique l'interprétation des données par les agents et les outils automatisés, contribuant ainsi à des décisions erronées. Les citoyens contestent par ailleurs des redevances parfois émises de manière non conforme, et il leur est souvent recommandé de payer pour éviter d'autres frais, démarche qui entrave leur droit de recours.

Une enquête aurait aussi révélé des non-conformités avec la loi sur les caméras dans certaines communes, soulevant des questions sur la légalité de ces outils dans plusieurs zones. Les témoignages recueillis, notamment à travers une pétition ayant atteint le seuil nécessaire pour être discutée en commission parlementaire, dénoncent une gestion perçue comme punitive et désorganisée.

Face à ces constats, il est crucial d'évaluer objectivement la pertinence de cet outil et d'envisager des pistes d'amélioration pour répondre aux attentes légitimes des citoyens, tout en garantissant une mobilité efficace et durable dans la Région.

Dès lors, je souhaiterais vous demander de dresser le bilan des dysfonctionnements des scan-cars depuis leur déploiement à

Welke maatregelen nam u om ervoor te zorgen dat ze elektrische voertuigen die staan te laden herkennen? Is er een tijdschema voor de uitvoering van technische oplossingen?

Hoe stemt u de reglementen en signalisatie van de gemeenten beter op elkaar af?

Overweegt u een externe audit bij parking.brussels?

Hoe wilt u tot een correct evenwicht komen tussen controles door scancars en door mensen?

Wat doet u om de transparantie en de burgerparticipatie in het parkeerbeleid te verbeteren?

Bruxelles. Quels sont ceux identifiés par Bruxelles Mobilité ? Pourriez-vous les détailler ?

Quelles mesures ont été prises pour corriger les erreurs liées à la reconnaissance des véhicules électriques en charge ? Existe-t-il un calendrier précis de mise en œuvre des solutions techniques envisagées, telles que l'échange de données avec les bornes de recharge ?

Quelles sont les mesures déployées pour résoudre les problèmes d'harmonisation des réglementations et signalétiques entre les communes, afin de réduire les erreurs d'interprétation ?

Un audit externe de parking.brussels est-il à l'étude pour évaluer les procédures de recouvrement et répondre aux accusations de pratiques abusives ?

Comment le gouvernement entend-il équilibrer l'utilisation des scan-cars et les contrôles humains, notamment pour garantir une réponse efficace aux abus de stationnement non détectés par les outils automatisés ?

Enfin, quelles actions prendrez-vous pour renforcer la transparence et la participation citoyenne dans la gestion du stationnement et l'amélioration des outils de contrôle ?

¹¹⁰⁹ **De voorzitter.-** De commissie brengt op 25 maart 2025 een bezoek aan parking.brussels.

¹¹¹³ **De heer Stijn Bex (Groen) (in het Frans).-** Hoewel het schoolvakantie is, zijn de leden van Groen en Ecolo aanwezig.

¹¹¹⁷ *(verder in het Nederlands)*

We hebben het parkeeragentschap al gehoord in de commissie. Deze vragen zijn toen ook aan bod gekomen, ze zijn niet nieuw. Ik meen me te herinneren dat er na de hoorzittingen een grote consensus was dat scancars nodig zijn om een efficiënt parkeerbeleid te voeren.

Er waren ook een aantal pijnpunten, die de heer Van Goidsenhoven in zijn vraag heeft opgesomd. Het parkeeragentschap zei zelf dat het een verbeteringstraject had opgezet en dat het de bedoeling was om wat vandaag al werkt, nog performanter te maken. Het wil vooral ook de burgers zo weinig mogelijk lastigvallen met dingen waar ze zich niet mee zouden moeten bezighouden. Daarnaast wil het de bevindingen nog juist maken en eventuele betwistingen snel en efficiënt oplossen.

Er zijn natuurlijk nog gemeenten, zoals Brussel-Stad, Ukkel of Sint-Lambrechts-Woluwe, die nog niet samenwerken met parking.brussels, maar wel een eigen systeem van scancars hebben. Om tal van redenen, waaronder financiële en praktische efficiëntie, zou het goed zijn als alle gemeenten zich op termijn aansloten bij parking.brussels.

M. le président.- Je rappelle que la commission effectuera une visite de parking.brussels le 25 mars.

M. Stijn Bex (Groen).- Malgré les congés scolaires, les députés Groen et Ecolo sont bien présents.

(poursuivant en néerlandais)

De nos auditions de l'Agence du stationnement avait découlé un large consensus sur l'utilité des scan-cars pour l'efficacité de la politique du stationnement, mais celles-ci ont également des défauts, que M. Van Goidsenhoven a énumérés.

L'Agence du stationnement a déclaré que le système était en voie d'amélioration pour limiter le dérangement pour les citoyens, affiner les constats et résoudre rapidement les éventuels litiges.

Par ailleurs, certaines communes ne collaborent pas encore avec parking.brussels et ont leur système de scan-cars. Pour des raisons d'efficacité et de coût, le futur gouvernement bruxellois devrait œuvrer à ce que les communes se rangent toutes derrière parking.brussels.

Dat is een van de hervormingen die een toekomstige Brusselse regering zou moeten doorvoeren. Ik hoop dat de minister nog kan aanvullen wat er verbeterd is sinds we de directeur van parking.brussels over dit thema hebben gehoord. Op die manier hebben ook de burgers uit die gemeenten baat van de verbeteringen.

- 1119 Het parlement kan wel controleren wat er gebeurt in de gemeenten waar parking.brussels actief is, maar waar dat niet het geval is, kunnen we weinig ondernemen om de Brusselaars te helpen.

Welke stappen zijn er gezet sinds de hoorzittingen in het najaar van 2024?

Stimuleert u de gemeenten die nog niet bij parking.brussels zijn aangesloten, maar wel met scancars werken, gebruik te maken van het gewestelijk aanbod? Dat zou getuigen van efficiëntie en goed bestuur.

- 1121 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Een scancar kan op zich inderdaad een nuttig instrument zijn om efficiëntere controles uit te oefenen. Zo is daar minder personeel voor nodig en kunnen medewerkers zich met andere taken bezighouden.

Die controles moeten dan wel correct gebeuren. Bij dat automatische proces lijkt er namelijk soms een probleem te zijn met de interpretatie van de gegevens. Kunt u daar bijkomende helderheid over scheppen? Waar ligt dat aan? Wat houdt het verbeteringstraject bij parking.brussels precies in? Het lijkt erop dat een gebrek aan harmonisatie tussen lokale en gewestelijke bewegwijzering bij die foutieve interpretaties een rol speelt.

Er gebeuren in ieder geval nogal wat foutieve vaststellingen. Dat gebeurt met parkeeragenten ook weleens, maar dan is het van belang dat het klachtenbehandelingsmechanisme efficiënt en correct werkt. Daar wringt de schoen. Ik krijg bijna dagelijks meerdere mails van boze burgers aan parking.brussels, en dat geldt waarschijnlijk voor ons allemaal. Die burgers zijn niet zozeer boos over de initiële foutieve vaststelling, maar vooral over de trage of moeizame behandeling van de klacht die ze daarover indienen.

- 1123 De N-VA-fractie heeft al meermaals laten weten dat ze voorstander is van een uitgebreide externe doorlichting van parking.brussels om de knelpunten en mogelijke verbeteringen in kaart te brengen. Daarnaast zijn we ervan overtuigd dat een verdere regionalisering van het parkeerbeleid de duidelijkheid en doeltreffendheid ervan alleen maar ten goede kan komen, zeker als je kijkt naar de chaos die er nu soms heerst. Er zijn immers verschillende parkeer- en tijdregelingen van kracht in het gewest, evenals uiteenlopende vrijstellingen en bewegwijzeringen.

Wat kan er op dat vlak ondernomen worden?

Als het gewest gemeenten en burgers ervan wil overtuigen dat een gewestelijk parkeerbeleid nuttig en zinvol is, dan moet het er in de eerste plaats voor zorgen dat de gewestelijke instrumenten

Le Parlement ne peut contrôler que ce qui se passe dans les communes travaillant avec parking.brussels.

Quelles sont les avancées depuis les auditions de 2024 ?

Encouragez-vous les communes non affiliées à parking.brussels à utiliser l'offre régionale de scan-cars ?

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Une scan-car peut, en soi, contribuer à des contrôles plus efficaces, pour autant que ceux-ci se déroulent correctement. Or, ce processus automatique peut induire des problèmes d'interprétation des données, émanant notamment des signalisations communale et régionale non harmonisées. Pouvez-vous faire la clarté à ce sujet ?*

Quoi qu'il en soit, il importe de disposer d'un mécanisme efficace de traitement des plaintes. Et c'est là que le bât blesse. Plus encore que de l'erreur initiale, les citoyens sont mécontents du traitement lent ou laborieux de leur réclamation.

Notre groupe s'est déjà dit en faveur d'un audit externe de parking.brussels. Nous sommes également convaincus qu'une plus ample régionalisation de la politique de stationnement ne peut que renforcer son efficacité et sa clarté. Les différents règlements de stationnement, dérogations et signalisations engendrent le chaos. Que peut-on entreprendre à cet égard ? Pour convaincre les communes et les citoyens de l'intérêt d'une politique de stationnement régionale, la Région doit commencer par veiller à ce que les outils régionaux soient au-dessus de tout soupçon.

boven alle verdenking staan. Die instrumenten moeten zo goed werken dat iedereen zal moeten erkennen dat ze een verbetering inhouden. Op dat vlak is er nog werk aan de winkel.

1125 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Bex. Welke verbeteringen zijn er de voorbije maanden doorgevoerd aan de scancars?*

1129 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De MR wordt eindelijk wakker. De PTB klaagt de situatie al jaren aan. Alleen samen kunnen we een einde maken aan dit schandaal.*

De scancar werkt geweldig goed. Ze levert een massa geld op en is zeer rendabel. Het is echter gewetenloze afzetterij, waar bijna alle Brusselaars al het slachtoffer van werden.

Agenten maakten minder fouten, onder andere omdat ze een stilstaand van een geparkeerd voertuig konden onderscheiden. Als er boven op de fouten sprake zou zijn van misbruik, is dat onaanvaardbaar.

Tijdens de hoorzitting met de directie van parking.brussels antwoordde die niet op onze vragen over de scancar of het onderbemande team dat de beelden controleert. Die medewerkers moeten dagelijks duizenden beelden bekijken, waardoor ze soms goedkeuren zonder te verifiëren. Alleen de cijfers tellen en dat is in het nadeel van burgers die zonder protest betalen.

1131 *Op welke gronden wees de rechtbank parking.brussels terecht? Dat gebeurde nu al meer dan achthonderd keer.*

Hoeveel autobestuurders zijn al bestolen?

Waarom werd de klokkenluider die de fouten aan het licht bracht ontslagen?

Waarom vordert parking.brussels bij betwisting toch in, wat wettelijk gezien niet mag? Waarom rekent het onwettige herinneringskosten aan?

Waarom gaat het niet in op vragen en betwistingen? Waarom zet het burgers onder druk om te betalen?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je m'associe aux questions de M. Bex. Quelles améliorations ont été apportées ces derniers mois par rapport aux dysfonctionnements avérés des scan-cars, tant au niveau des constatations que des réclamations ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je suis très heureux du sursaut de notre collègue du MR. Cela fait des années que le PTB dénonce la situation et trois ou quatre mois que cette question est à l'ordre du jour de chaque commission de la Mobilité. Mieux vaut tard que jamais ! Nous aurons effectivement besoin de tout le monde pour mettre fin à ce scandale.

L'outil scan-car fonctionne très bien. Cette véritable pompe à fric est sans doute l'une des inventions les plus rentables et productives qui ait jamais existé dans notre Région, mais c'est surtout un instrument de rançonnement inhumain, sans cœur et sans scrupules. Parmi ses victimes, on compte quasiment tous les Bruxellois, leurs familles, des travailleurs, des livreurs, des chauffeurs de taxi, des petits indépendants et même des personnes à mobilité réduite.

Les agents contrôleurs du stationnement qui se déplaçaient à pied commettaient moins d'erreurs, entre autres parce qu'ils étaient en mesure de distinguer un véhicule à l'arrêt d'un véhicule en stationnement. Si, en plus des dysfonctionnements et des erreurs, des pratiques abusives sont constatées, c'est totalement inacceptable, tant sur le plan politique que sur le plan moral.

Nous avons eu l'occasion d'auditionner la direction de parking.brussels, qui n'a pas répondu à nos questions sur les dysfonctionnements de la scan-car ni sur l'équipe en sous-effectif chargée du contrôle des images. Cette dernière est soumise à une forte pression et à des quotas journaliers de milliers d'images à visionner, ce qui entraîne une validation sans vérification. La logique qui prévaut est de faire du chiffre et encore du chiffre, au détriment de ceux qui paient sans contester.

Pour quels motifs parking.brussels a-t-elle été déboutée en justice à plus de 800 reprises ?

Combien de dizaines de milliers d'automobilistes ont déjà été volés ?

Pourquoi le lanceur d'alerte a-t-il été licencié pour avoir dénoncé tous ces dysfonctionnements ? Comment expliquez-vous qu'il parvienne encore aujourd'hui, à lui tout seul, à faire annuler des redevances et des frais abusivement émis ?

Pourquoi, en cas de contestation, parking.brussels continue-t-elle de poursuivre la procédure de recouvrement, alors que c'est illégal ? Pourquoi des frais de rappel illégaux dépassant le montant de la redevance sont-ils réclamés, même quand cette dernière a été payée entre-temps ?

Wat is de terugbetalingsprocedure wanneer extra parkeergeld te laat is betaald?

Waarom worden boetes niet systematisch geschrapt wanneer de parkeerautomaat niet werkt?

Pourquoi parking.brussels ne répond-elle pas aux demandes et aux contestations des citoyens ? Pourquoi ceux-ci sont-ils harcelés, avec la complicité des pires études d'huissiers du pays, qui cherchent à les faire payer d'abord ?

Quelle est la procédure de remboursement quand une somme supplémentaire est versée trop tard après le passage de la scan-car ? J'espère que vous êtes déjà intervenue pour faire cesser ce vol de l'indûment perçu, Madame la Ministre.

Pourquoi n'y a-t-il pas d'annulation systématique lorsque l'horodateur est en panne ?

¹¹³³ **De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)** (in het Frans).- *We mogen het kind niet met het badwater weggooien. Dankzij de scancars kunnen de stewards andere taken uitvoeren. We moeten wel alles in het werk stellen om de fouten de wereld uit te helpen, zodat de mensen vertrouwen in het systeem krijgen.*

De gemeenten en het gewest gebruiken niet altijd dezelfde bewegwijzering. Dat maakt het moeilijk om niet-naleving van de regels te bestraffen.

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo).- Il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. En l'occurrence, l'innovation doit être complémentaire du travail humain. Aujourd'hui, les scan-cars sont nécessaires, car leur fonctionnement permet aux stewards d'accomplir d'autres tâches.

Le principe de justice est aussi important. Les erreurs que subissent les riverains et les automobilistes doivent être prises en compte et nous devons absolument fournir des efforts pour mettre un terme à ces erreurs et les réparer. La ministre nous expliquera ce qui a été entrepris à cet égard. Les gens doivent en effet sentir qu'ils font partie d'un système dans lequel ils ont confiance.

Néanmoins, je crois qu'en toute chose, il ne faut pas opposer l'humain à l'innovation. Il est important d'apporter de la nuance, car en matière de mobilité, des différences de signalétique existent entre les communes et la Région. Il est dès lors difficile, pour les opérateurs publics, de sanctionner le non-respect de la réglementation. Nous avons besoin des deux : l'humain et l'innovation.

¹¹³⁵ *Sommige collega's pleiten voor een regionalisering van de bewegwijzering. Wij zijn daar ook voorstander van, maar ondertussen zouden we de bewegwijzering al kunnen harmoniseren.*

We mogen het systeem niet helemaal verwerpen. We moeten rekening houden met een aanpassingsperiode, waarin we de fouten kunnen corrigeren.

En outre, nous devons être en mesure de corriger les erreurs de parking.brussels. À cet égard, j'ai entendu certains collègues évoquer une régionalisation de la signalétique. Nous y sommes favorables, dans la mesure où cela contribuerait à améliorer la situation. Mais avant d'en arriver là, je crois qu'il faut harmoniser cette signalétique, comme la ministre le souligne régulièrement.

Enfin, j'insiste sur le fait que si nous voulons soutenir l'innovation, il ne faut pas rejeter totalement le système. Il faut prévoir un temps d'adaptation et de correction des erreurs.

¹¹³⁷ **De voorzitter**.- Velen van u vragen het woord en dikwijls gaat het over de regionalisering, de gemeenten en de verschillende reglementen. De oorspronkelijke vraag van de heer Van Goidsenhoven ging specifiek over de balans van de tekortkomingen van scancars.

We hebben de vertegenwoordigers van parking.brussels al tweemaal kunnen horen. Misschien komt er een derde hoorzitting en in ieder geval is er een bezoek gepland op 25 maart.

M. le président.- Vous êtes nombreux à souhaiter prendre la parole. Je vous ai tous bien écoutés et plusieurs d'entre vous ont évoqué la régionalisation, les communes et les différents règlements. Chacun a, certes, le droit de s'exprimer et d'élargir le débat, mais je vous rappelle que la question initiale de M. Van Goidsenhoven, assez précise, portait sur le bilan des dysfonctionnements de la scan-car. Cette problématique est extrêmement importante, comme en témoignent les centaines de courriels de citoyens que je reçois, tout comme vous probablement.

Ik moedig u ten zeerste aan om daaraan deel te nemen en uw vragen te stellen, want dit is een onderwerp waar de burgers van wakker liggen. Het zou jammer zijn voor het imago van het parlement en voor de burgers als ik slechts enkele commissieleden ter plaatse zou aantreffen.

1139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien de regering in lopende zaken is, kan ik op een aantal vragen niet antwoorden.*

1141 *(verder in het Nederlands)*

De behoefte om het beleid eenvormig te maken, vereist een debat. Momenteel is het de aanpak van parking.brussels om zo aantrekkelijk mogelijk te zijn en het werk goed te doen. Het heeft daar een hele weg in afgelegd en dat was ook nodig.

Zorgen dat parking.brussels goed werkt, is de beste manier om gemeenten te overtuigen om zich aan te sluiten. De voorbije regeerperiode hebben een aantal gemeenten dat ook gedaan. De werking is nog niet perfect, maar er zijn wel grote stappen gezet. Anderhalf jaar geleden was bijvoorbeeld de klantendienst een belangrijk pijnpunt, maar die is intussen uitgebreid. Er zijn ook een aantal andere doelen gesteld.

In het beheerscontract staan ook een aantal kritieke prestatie-indicatoren om de werking van parking.brussels te verbeteren. Zoiets is in iedere organisatie een permanent proces, maar parking.brussels is nog jong en is in korte tijd sterk gegroeid, waardoor dat verbeteringstraject dringend nodig is. Het is zich daar ook van bewust en neemt initiatieven in die zin.

1143 *(verder in het Frans)*

Er is vaak kritiek op de parkeercontroles, maar ze zijn noodzakelijk voor een rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Met een doeltreffende controle zorgen het parkeeragentschap en de gemeenten voor een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen.

De controles door de scancars zijn veel preciezer geworden sinds hun invoering in 2019. Scancars voeren meer controles uit dan agenten, waardoor foutparkeerders vaker betrapt worden. Sommigen maken zich daar allicht druk over.

Om het aantal fouten te beperken, werkt parking.brussels aan een virtuele begrenzing van de wegbermen, de zogenaamde polygonisatie. Op die manier kunnen de scancars veel preciezer de zones langs de weg identificeren. Het programma zou in de loop van 2026 klaar zijn.

Je réitère donc l'information que j'ai donnée plus tôt : nous avons eu l'occasion d'auditionner les représentants de parking.brussels à deux reprises. Peut-être y aura-t-il une troisième audition, mais, en tout état de cause, une visite est prévue le 25 mars et je vous encourage très vivement à y participer. Venez donc y poser vos questions ou envoyez-les au préalable, comme le suggère Mme Maison.

J'insiste, car le sujet a fait l'objet de nombreux débats et de discussions au sein de la population. Il serait fâcheux, tant pour l'image du Parlement que pour cette vive préoccupation des citoyens, que je finisse par n'être entouré, sur place, que de quelques membres de cette commission seulement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je voudrais préciser d'emblée qu'en période d'affaires courantes, je ne suis pas en mesure de répondre à plusieurs questions posées.

(poursuivant en néerlandais)

La nécessité d'uniformiser la politique doit faire l'objet d'un débat. L'objectif actuel de parking.brussels est d'être aussi attrayante et efficace que possible.

S'assurer de son bon fonctionnement est le meilleur moyen de convaincre les communes d'y adhérer. Même si tout n'est pas encore parfait, de grands progrès ont été réalisés, notamment concernant le service clientèle.

Le contrat de gestion définit aussi plusieurs indicateurs clés de performance. Parking.brussels est encore jeune et a connu une croissance fulgurante, d'où le besoin impérieux d'un processus d'amélioration, dont l'Agence est bien consciente.

(poursuivant en français)

Le contrôle du stationnement en voirie fait souvent l'objet de critiques, notamment en ce qui concerne ses performances, mais il est un maillon indispensable d'une politique de mobilité juste. En proposant un contrôle efficace, l'Agence du stationnement et les communes permettent une rotation des véhicules et donc une utilisation optimale des emplacements. Notre espace public étant rare et précieux, nous ne pouvons nous permettre un stationnement défectueux.

La précision des contrôles par les scan-cars a beaucoup évolué depuis leur activation en avril 2019. Les volumes de contrôle générés par ces véhicules sont plus importants que ceux effectués par les agents à pied. La possibilité de passer entre les mailles du filet est dès lors bien plus mince qu'auparavant, ce qui peut susciter l'agacement de certains usagers.

Dat betekent niet dat er ondertussen niets gebeurt. Er zijn al een aantal technische en juridische stappen gezet. Zo bogen we ons over de mate waarin er soepel kan worden opgetreden. Ook controles door agenten hebben we bekeken, aangezien zij boetes opleggen en burgers terechtwijzen.

Afin de diminuer le nombre d'erreurs qui remontent à la desk force, parking.brussels développe un programme de polygonisation des abords de voirie. Un bornage informatique des voiries permet aux scan-cars de se déplacer dans un espace virtuel, où les abords de voirie sont définis par des polygones de cinq mètres de long. Cela les aide à d'identifier précisément les différents segments de la voirie (zones de recharge, zones de livraison, entrées carrossables, zones réservées, etc.).

Ce projet de longue haleine devrait permettre à la Région de continuer à améliorer le contrôle, même si beaucoup d'étapes ont déjà été mises en œuvre. La polygonisation, qui constituera un grand pas en avant, devrait être achevée dans le courant de 2026.

Cela ne veut pas dire qu'entre-temps, rien ne se passe. Ainsi, des étapes ont été franchies en ce qui concerne certains éléments techniques ou juridiques. Il fallait, par exemple, déterminer quels degrés de souplesse et modalités d'action seront appliqués. Le contrôle humain, lui aussi, a été examiné, car ce sont les agents qui infligent des amendes ou éduquent les usagers.

¹¹⁴⁵ *Scancars controleren opladende elektrische wagens niet systematisch, al maken ze af en toe wel een fout. De betrokken parkeerplaatsen worden doorgaans echter door stewards gecontroleerd.*

Vous soulevez le cas des véhicules électriques en cours de recharge. Sauf erreur occasionnelle, ils ne sont pas contrôlés de façon systématique par les scan-cars. Les zones de recharge des véhicules électriques sont essentiellement contrôlées par des stewards à pied dans les communes déléguantes.

Parking.brussels werkt in samenwerking met de leveranciers van laadpalen overigens wel aan een uitbreiding van de controles op die plaatsen. Het overweegt een aansluiting op hun centrale controlesysteem, zodat de scancars in real time de status van een voertuig kunnen nagaan. Dat project moet tegen 2026 klaar zijn.

Les équipes de parking.brussels travaillent d'ailleurs à intensifier les contrôles de ces emplacements en collaboration étroite avec les fournisseurs des bornes de recharge. Une connexion à leur système centralisé de contrôle est envisagée afin de permettre aux scan-cars de connaître en temps réel le statut du véhicule occupant une zone de recharge. L'objectif est de faire aboutir ce projet à l'horizon 2026.

Beide projecten zullen helpen om een groot deel van de problemen weg te werken.

Ces deux axes de développement permettront de résoudre la plupart des problèmes rencontrés aujourd'hui.

Ook op het vlak van voertuigen van personen met een handicap is er vooruitgang geboekt. De betrokkenen kunnen voortaan op vier verschillende manieren duidelijk maken dat het om een wagen van een persoon met een handicap gaat. Parking.brussels voerde daar in 2022 een communicatiecampagne over. Het aantal klachten is sindsdien aanzienlijk afgenomen.

Vous attirez également l'attention sur le contrôle du stationnement des véhicules transportant des personnes en situation de handicap. Des progrès ont aussi été enregistrés en la matière, en vue de faciliter le stationnement des personnes concernées. Beaucoup de débats sur cette thématique spécifique ont d'ailleurs eu lieu au sein de la présente commission.

Quatre façons de se signaler ont été créées à leur intention : l'inscription permanente du véhicule sur la liste blanche de dérogation et le signalement temporaire via soit l'horodateur, soit un sms, soit une application. Une campagne de communication ciblée a été réalisée par parking.brussels en 2022. Le nombre de véhicules inscrits sur cette liste a connu une hausse significative, dépassant aujourd'hui les 20.000 immatriculations, tandis que le nombre de plaintes s'est réduit de manière considérable.

Il reste important de continuer à travailler sur cet aspect. L'idéal serait qu'il y ait une carte électronique pour les personnes à mobilité réduite. Cette piste avait été lancée par le gouvernement fédéral. J'espère que le nouveau gouvernement la développera.

¹¹⁴⁷ *Parking.brussels vraagt burgers om hun boete te betalen voor ze die aanvechten om bijkomende kosten te voorkomen als hun klacht wordt verworpen. Bij een schrapping van de boete wordt die uiteraard terugbetaald.*

Het probleem met het cameragebruik is in het voorjaar van 2021 opgelost. De korpschefs van de betrokken politiezones moesten hun toelating geven. De rechtbank trok de wettelijkheid van eerdere controles echter nooit in twijfel. Ombuds Brussel was het daar in 2024 mee eens, nadat het een onderzoek uitgevoerd had naar aanleiding van een klacht. Die werd ingediend door de initiatiefnemer achter de enquête waardoor betaald parkeren in de parlementaire commissie moest worden besproken.

Bij de audit van Ombuds Brussel kwamen geen grote fouten bij parking.brussels aan het licht. Het parkeeragentschap kreeg bovendien sinds 2021 drie keer een gunstig advies van het Rekenhof. Dat neemt niet weg dat het zijn diensten nog kan verbeteren.

Als de gemeenten hun inwoners bij hun parkeerbeleid willen betrekken, kunnen ze dat doen op de manier die zij verkiezen.

¹¹⁴⁹ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans). - U schetst een vrij optimistisch beeld van de situatie. Volgens u worden de tekortkomingen aangepakt en zullen de problemen tegen 2026 opgelost zijn.*

U komt echter niet terug op de problemen die burgers ondervinden wanneer ze proberen contact op te nemen met het parkeeragentschap. Ondanks inspanningen om de gebreken te verhelpen, lijken gebruikers nog steeds in een zwakke positie te

Cela aiderait Bruxelles et toutes les villes qui travaillent avec des scan-cars. Elles sont de plus en plus nombreuses dans notre pays.

Vous mentionnez également l'absence d'harmonisation entre les signalétiques locale et régionale qui complique l'interprétation des agents de parking.brussels. Comme vous le savez, environ 85 % des voiries sont communales et l'apposition de la signalétique est du ressort du gestionnaire de voirie.

Vous évoquez aussi les réclamations et l'invitation faite aux usagers de payer la redevance pour éviter d'autres frais, estimant que cela entrave leur droit de recours. S'il est proposé de payer la redevance avant de la contester, c'est uniquement pour leur éviter la mauvaise surprise de frais supplémentaires en cas de rejet de la réclamation. En cas d'annulation, la somme avancée est, bien évidemment, immédiatement remboursée.

Concernant la non-conformité avec la loi « Caméras », le problème s'est en effet posé et a été réglé au printemps 2021. Il s'agissait d'obtenir l'autorisation des chefs de corps des zones de police concernées. La légalité des contrôles réalisés avant cette date n'a jamais été remise en cause par les autorités judiciaires et a encore été validée par Ombuds Bruxelles lors de son audit de parking.brussels, publié au printemps 2024. Ombuds Bruxelles avait lancé cette enquête à la suite d'une plainte déposée par l'initiateur de la pétition à laquelle vous faites allusion, qui a effectivement recueilli le seuil nécessaire des 1.000 signatures d'opposants au stationnement payant pour être discutée en commission parlementaire.

S'agissant de l'évaluation des pratiques de parking.brussels, l'audit réalisé par Ombuds Bruxelles n'a pas relevé de fautes majeures dans le chef de l'Agence du stationnement. Parking.brussels a, en outre, enregistré trois avis favorables successifs de la Cour des comptes depuis 2021, bénéficie de l'expertise d'un auditeur interne depuis 2021, et d'un contrôleur externe depuis 2023. Je reste néanmoins très attentive à l'amélioration continue de ses services et suis la situation de manière régulière à travers les comités de suivi de son contrat de gestion.

Enfin, si les communes estiment pertinent de renforcer la participation des citoyens à leur politique de stationnement, il leur est loisible - et ce n'est pas rare qu'elles le fassent - de consulter leurs habitants par les moyens qu'elles jugent les plus appropriés, comme le fait également Bruxelles Mobilité.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR). - Vous avez établi un panorama relativement optimiste de la situation. Vous avez en outre fixé à 2026 la date de résolution des problèmes qui subsistent.

Par ailleurs, selon vous, les dysfonctionnements seraient en voie d'être corrigés et le nombre de plaintes se réduirait ou serait exagéré. En outre, la problématique des personnes à mobilité réduite s'améliorerait également.

staan wanneer ze een boete willen betwisten of hun stem laten horen.

¹¹⁵¹ *We moeten bijzonder aandachtig blijven voor de waarschuwingssignalen van de gebruikers.*

Ik hoop dat u gelijk hebt en dat de problemen die we regelmatig hebben aangekaart, worden opgelost. De gebruikers mogen immers niet de aanpassingsvariabele van het gewestelijke parkeerbeleid zijn.

¹¹⁵³ **De heer Stijn Bex (Groen).**- De vraagsteller ging niet in op de vraag of de vaststelling lokale scancars betrof, dan wel scancars van gewestelijke diensten. Daarom lijkt het me niet onlogisch dat we ons ook buigen over hoe die twee zich tot elkaar verhouden.

De werking van de scancars en van parking.brussels in het algemeen moet permanent verbeterd worden als goede dienstverlening aan burgers. Het parlement moet daar ook op toezien. Daarom vind ik het goed dat we een bezoek brengen aan de diensten zodat we terreinkennis kunnen opdoen.

Tijdens de hoorzittingen werden er echter al heel concrete parameters aangehaald, bijvoorbeeld nagaan hoelang het duurt alvorens een burger antwoord krijgt op klachten en dergelijke, of hoe vaak er een tweede controle nodig is. Het lijkt me handiger dat het parlement die zaken controleert via schriftelijke vragen of een jaarlijkse rapportage in plaats van mondelinge vragen te stellen aan de minister.

¹¹⁵⁵ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Er zijn twee mogelijkheden. De eerste houdt een technologische verbetering in van het gebruik van de scancar. Ik begrijp dat er op dat vlak een en ander gepland staat, zoals een betere encoding, technologische oplossingen, de integratie van systemen en polygonisatie.

Zolang dat allemaal echter niet is uitgevoerd, zal een aantal fouten blijven bestaan, en tot die allemaal zijn weggewerkt, moet de klachtenbehandeling perfect verlopen.

Bestaat er een tijdspad voor de trajecten waardoor fouten worden vermeden, zodat het systeem beter werkt?

Is er een probleem met de input? In 85% van de gevallen gaat het om gemeentewegen. Als er sprake is van een gewijzigde situatie, signaleren de gemeenten dat dan aan parking.brussels? Ontstaan er fouten doordat de scancar ingesteld blijft op de oude situatie?

Votre bilan se veut donc rassurant. Pourtant, vous n'êtes pas revenue sur les difficultés qu'éprouvent les citoyens à contacter l'Agence du stationnement. Bien que certains efforts aient été consentis pour régler toute une série de dysfonctionnements, il me semble que l'usager reste encore en situation de faiblesse lorsqu'il doit contester une amende ou se faire entendre.

Il reste, selon moi, un travail de prise en considération à effectuer. On nous dit que tous les problèmes devraient être résolus en 2026, mais je crois qu'il faut rester particulièrement attentif aux signaux d'alerte émanant des usagers.

De nombreuses nuances doivent encore être apportées et j'espère, Madame la Ministre, que ce que vous nous dites est exact et que les problèmes régulièrement soulevés au sein de cette commission pourront être résolus, car l'usager ne peut pas être la variable d'ajustement des politiques de stationnement de la Région.

M. Stijn Bex (Groen) *(en néerlandais).*- *L'intervenant n'ayant pas précisé si le constat concernait les scan-cars locales ou régionales, il était logique d'examiner le rapport entre les deux.*

Le Parlement doit participer à l'effort d'amélioration des scan-cars et de parking.brussels en organisant, par exemple, une visite sur place.

Il serait plus indiqué de vérifier les paramètres concrets évoqués lors des auditions par le biais de questions écrites ou d'un rapport annuel, plutôt que par les questions orales adressées à la ministre.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) *(en néerlandais).*- *Nous avons deux possibilités : la première est l'amélioration technologique en cours de l'utilisation de la scan-car, la deuxième est le traitement parfait des plaintes.*

Un calendrier des pistes d'amélioration pour éviter les erreurs et optimiser le système a-t-il été déterminé ?

Les communes signalent-elles les modifications de leurs voiries à parking.brussels ? Des erreurs émanent-elles de configurations de scan-cars qui n'auraient pas été adaptées à de nouvelles situations ?

La difficulté de signaler des erreurs dues à des problèmes technologiques est un problème majeur. Pouvez-vous me fournir des chiffres sur le traitement des plaintes ?

Voorts ging u niet in op mijn vraag welke klachten de klachtendienst behandelt. Dat het aanklaarten van fouten door technologische problemen erg moeilijk is, vormt volgens mij een belangrijk probleem. Kunt u mij cijfers over de klachtenafhandeling bezorgen? Ik denk immers dat een deel van de Brusselaars soms boos is omdat de regels effectief worden toegepast en ze daar niets tegen kunnen ondernemen.

1157 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De vrijstellingskaarten moeten zo snel mogelijk een ruimer toepassingsgebied krijgen en gedigitaliseerd worden, zodat personen met een beperkte mobiliteit niet langer ten onrechte beboet worden door scancars. Dat moet federaal geregeld worden.*

1159 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *We hebben de indruk dat de situatie juist verslechterd is. Scancars mogen alleen in de betaalzones controleren. Waarom doen ze dat nu ook in de blauwe zones?*

Het is verbijsterend dat sommigen een verdere regionalisering als oplossing voorstellen. We hebben al drie ministers van Mobiliteit in ons kleine landje! De andere gewesten kampen met dezelfde problemen met scancars.

De PTB-fractie heeft een voorstel van resolutie ingediend om de wanpraktijken bij parking.brussels aan te pakken. We kunnen niet wachten tot 2026 om een einde te maken aan het onrecht dat tienduizenden slachtoffers wordt aangedaan.

1161 **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** (in het Frans).- *We moeten inderdaad federale hefboomen activeren, zodat personen die al beperkt zijn in hun mobiliteit niet nog meer benadeeld worden.*

1165 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- *Het beheerscontract bevat inderdaad een aantal kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) voor de klantendienst. Daarover heb ik echter geen cijfers bij de hand, dus vraagt u die gerust schriftelijk op.*

- Het incident is gesloten.

1169 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1169 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1169 **betreffende de toestand van de Marchantbrug.**

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je voudrais inciter celles et ceux qui disposent de relais au gouvernement et au parlement au niveau fédéral de les activer d'urgence, pour que la carte de dérogation puisse avoir une portée plus large et soit numérisée. Cela permettrait aux personnes à mobilité réduite de ne plus être verbalisées par erreur par la scan-car.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Certains ont demandé si la situation s'était améliorée ces derniers mois. Nous avons l'impression qu'elle a empiré. Alors que la loi « Caméra » autorise le contrôle du stationnement uniquement dans les zones payantes, pourquoi des scan-cars commencent-elles à contrôler des zones bleues ? Sur quelle base le font-elles ?

Il est consternant d'entendre certains proposer, comme pistes de solution, d'aller vers plus de régionalisation. Il y a déjà trois ministres de la Mobilité dans ce minuscule pays ! En quoi la régionalisation permettrait-elle de mettre un terme aux injustices ? Il y a des scan-cars dans les autres Régions, et les mêmes problèmes se posent.

Le PTB a déposé une proposition de résolution visant à mettre un terme aux dysfonctionnements et pratiques abusives de parking.brussels. On ne peut pas attendre 2026 pour en finir avec les injustices subies par des dizaines de milliers de victimes innocentes.

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- Je partage l'avis de Mme Maison, car cela concerne des personnes fragilisées au niveau de leur mobilité. Il faudrait en effet que nous puissions activer les leviers au niveau fédéral afin qu'elles puissent disposer d'une carte de dérogation et éviter d'être davantage sanctionnées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Vous pouvez me demander par écrit les chiffres concernant les quelques indicateurs clé de performance du service client.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

concernant la situation du pont Marchant.

1171 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- Het dossier van de Marchantbrug zit al bijna twintig jaar vast. Nochtans is die brug van cruciaal belang voor de Biestebroekwijk, die momenteel een grondige transformatie ondergaat.

In april 2023 had urban.brussels een nieuw project van uw regering goedgekeurd met als voorwaarde dat op de vernieuwde brug eventueel opnieuw auto's konden rijden. De wijzigingen aan het oorspronkelijke project laten echter het omgekeerde zien. Nochtans wordt zowel in het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling als in het bijzonder bestemmingsplan de brug als een belangrijke verkeersas voor de ontwikkeling van de wijk bestempeld. Ook de lokale bevolking vroeg in een petitie, die door zesduizend mensen ondertekend is, dat de brug weer voor alle verkeersmodi toegankelijk wordt. Intussen wordt de brug ook nog eens ontsierd door veelvuldig slukstorten.

Hoever staat het dossier van de Marchantbrug?

Welke stappen zijn er gezet na de wijzigingen die op 20 oktober 2023 bij urban.brussels zijn ingediend? Heeft urban.brussels een nieuwe stedenbouwkundige vergunning verleend?

Is de brug in het nieuwe project opnieuw geheel of gedeeltelijk toegankelijk voor autoverkeer? Hoe garandeert u dat de brug op lange termijn berijdbaar blijft?

Hebt u overleg gepleegd met urban.brussels en met de gemeente Anderlecht? Zo ja, wat heeft dat opgeleverd?

Wat hebt u gedaan om de verloedering van de brug en haar gebruik als slukstort tegen te gaan?

Blijft het tijdschema voor de werkzaamheden hetzelfde?

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Le dossier du pont Marchant illustre une gestion qui semble s'enliser. Depuis près de vingt ans, ce projet peine à avancer, malgré les enjeux cruciaux qu'il soulève en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et de qualité de vie pour les habitants du quartier de Biestebroek, en pleine refonte.

En avril 2023, un espoir poignait à l'horizon, urban.brussels ayant donné son aval au lancement d'un nouveau projet proposé par votre cabinet, moyennant le respect d'une condition majeure : l'aménagement du pont devait permettre, si nécessaire, le retour de la circulation automobile. Toutefois, les modifications apportées au projet initial paraissent toujours aller à contre-courant de cette exigence, malgré les recommandations formulées dans le plan régional de développement durable et le plan particulier d'affectation du sol. Au sein de ces plans, ce pont est en effet considéré comme un axe central pour le développement du quartier.

En outre, une pétition signée par près de 6.000 personnes demande la réouverture du pont à tous les modes de transport, ce qui témoigne des attentes de la population locale. Dans l'intervalle, le site est malheureusement devenu une véritable déchetterie à ciel ouvert. Les dépôts clandestins y sont fréquents, ajoutant un fléau environnemental et esthétique à une situation déjà problématique.

Madame la Ministre, pourriez-vous faire le point sur le dossier du pont Marchant ?

Quelles avancées ont été réalisées depuis les modifications introduites auprès d'urban.brussels le 20 octobre 2023 ?

Une nouvelle demande de permis d'urbanisme a-t-elle été acceptée par urban.brussels ?

Une réouverture du pont à la circulation automobile - même partielle - a-t-elle finalement été intégrée dans le nouveau projet ?

Quelles mesures ont été prises pour garantir que le pont demeure carrossable à long terme ?

Une concertation avec urban.brussels et la commune d'Anderlecht a-t-elle été menée ? Dans l'affirmative, quels en ont été les principaux enseignements ?

Quelles actions ont été entreprises pour enrayer la dégradation actuelle du pont et lutter contre son état de déchetterie sauvage ?

Le calendrier prévisionnel des travaux est-il toujours d'actualité ?

1173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De Marchantbrug is sinds 2014 gesloten voor het autoverkeer en is een gegeerd stuk openbare ruimte geworden.

Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat een heropening voor het autoverkeer de verkeersdoorstroming in het gedrang zou

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le pont Marchant est fermé au trafic automobile depuis 2014. Il est actuellement uniquement ouvert aux cyclistes et piétons, qui l'empruntent en grand nombre. C'est également un endroit privilégié pour les Bruxellois, qui l'occupent comme espace public.

brenge door de voorsorteerstroken en verkeerslichten die dan moeten worden aangelegd op de Bergensesteenweg en de Industrielaan.

In de vergunningsaanvraag vraagt Brussel Mobiliteit dat voertuigen van de Brusselse brandweer de brug kunnen gebruiken. Het is echter niet de bedoeling dat het gewone autoverkeer over de brug rijdt. Het openbaar vervoer mag dat wel, maar de MIVB wenst dat vooralsnog niet te doen.

Urban.brussels heeft nog geen vergunning afgegeven. De uiteenlopende opmerkingen van de overlegcommissie worden momenteel bestudeerd.

L'étude de mobilité, qui a tenu compte du développement futur du quartier de Biestebroek, a mis en évidence qu'une réouverture du pont au trafic automobile serait néfaste pour la fluidité de la circulation dans la zone, notamment sur la chaussée de Mons. En effet, une réouverture nécessiterait de réaménager les carrefours, tant sur la chaussée de Mons que sur le boulevard Industriel, pour y ajouter des bandes de présélection et des feux adaptés. Or, ces aménagements auraient des effets négatifs sur la fluidité de ces axes et la circulation sur les deux ponts adjacents n'en serait que très faiblement améliorée.

Selon le permis d'urbanisme introduit par Bruxelles Mobilité, le pont doit permettre le passage des véhicules du Siamu et, éventuellement, des transports en commun. La STIB a cependant indiqué à plusieurs reprises qu'elle ne souhaitait pas emprunter le pont. Techniquement, le permis prévoit donc bien que le pont puisse supporter le trafic motorisé.

Actuellement, aucun permis d'urbanisme n'a encore été octroyé par urban.brussels. Des discussions sont en cours afin de répondre aux remarques divergentes de la commission de concertation. Le permis demandé sur la base de l'étude de mobilité ne vise pas une réouverture du pont au trafic automobile quotidien, mais uniquement aux véhicules du Siamu et, si la STIB en émet le souhait, aux transports en commun.

¹¹⁷⁵ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *De brug is nu al tien jaar gesloten. Inmiddels is er zelfs nog geen uitzicht op een vergunning voor de werkzaamheden. Hoewel de gemeente en urban.brussels allebei vonden dat een heropening voor het autoverkeer overwogen moest worden, worden de geplande aanpassingen in die zin weer betwist.*

Intussen gaat de verloedering van de brug door, terwijl ze een dynamiserend element voor de mobiliteit en de ontwikkeling van de wijk zou kunnen zijn.

U geeft blijk van wanbeheer en kwade wil in dit dossier.

- Het incident is gesloten.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Voilà vingt ans que ce pont menace de devenir inutilisable et dix ans qu'il est fermé. Alors que des travaux étaient enfin évoqués pour le printemps 2025, on ne peut même plus nous dire aujourd'hui quand le permis pourrait être délivré. Les demandes de réformer le permis pour rendre le pont carrossable et envisager sa réouverture à l'ensemble des modes de mobilité semblent à nouveau contestées. Tant la commune qu'urban.brussels considéraient pourtant qu'il fallait envisager la réouverture au trafic automobile, selon un certain nombre de critères. On nous dit que le Siamu et les transports en commun pourraient être autorisés à utiliser le pont, mais ils ne le souhaitent pas.

Je constate une certaine forme de mauvaise volonté dans la gestion de ce dossier. C'est regrettable, car ce pont est devenu un lieu misérable, laissé à l'abandon et couvert de déchets, dans un quartier en plein développement. On méconnaît tant les objectifs du plan particulier d'affectation du sol que du plan régional de développement durable quant au développement de ce quartier et à l'utilité de ce pont comme lien entre les deux rives et élément d'activation de la mobilité. Je regrette que nous en soyons là aujourd'hui. C'est un exemple de mauvaise gestion et de mauvaise volonté de votre part, Madame la Ministre.

- L'incident est clos.

¹¹⁷⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

1179 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1179 **betreffende de uitvoering van verordening (EU) 2023/1804 met betrekking tot de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.**

1181 **Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).**- Verordening (EU) 2023/1084 omvat doelstellingen voor de ontwikkeling van alternatieve brandstofinfrastructuur. Vanaf 2025 gelden er precieze deadlines voor een aangepast en toegankelijk netwerk. Het gewest speelt een cruciale rol in de uitbouw van de infrastructuur en de bewaking van de conformiteit met de Europese normen.

Hoe gaat het gewest te werk om aan de doelstellingen te voldoen? Hoe verloopt de coördinatie tussen federale, gewestelijke en gemeentelijke overheid?

Hoe past de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) in de Low Emission Mobility Roadmap die de Brusselse regering in juni 2022 goedkeurde? Komen er aanpassingen om het stappenplan in overeenstemming te brengen met de nieuwe Europese vereisten?

Is er een gedetailleerd plan om laadpleinen aan te leggen, in het bijzonder voor vrachtwagens? Hoe garandeert het gewest het betalingsgemak en de transparantie die in de AFIR omschreven staan? Heeft de regering een stok achter de deur als aanbieders van laadinfrastructuur de verordening niet naleven? Zullen er conformiteitscontroles komen?

1183 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Die vraag gaat over een bevoegdheid van minister Maron, maar ik zal u het antwoord geven dat hij mij heeft bezorgd.

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

concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2023/1804 relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Mme Amélie Pans (MR).- Le règlement (UE) 2023/1804 fixe des objectifs contraignants pour développer des infrastructures de carburants alternatifs, notamment pour les véhicules électriques, les véhicules lourds, les ports, les aéroports et les stations de ravitaillement en hydrogène. Il impose des échéances précises, dès 2025, pour garantir un réseau adapté et accessible.

La Région jouera un rôle crucial dans la mise en œuvre de ces objectifs, tant pour le déploiement des infrastructures sur le terrain que pour assurer leurs interopérabilité et conformité aux normes européennes.

Quelle stratégie notre Région a-t-elle adoptée pour répondre aux objectifs, singulièrement en matière de déploiement des infrastructures de recharge accessibles au public ? Comment s'articule la coordination entre les autorités fédérales, régionales et locales pour assurer l'application cohérente des exigences de ce règlement ?

Comment le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR) s'intègre-t-il dans la feuille de route « Mobilité basses émissions » adoptée par le gouvernement bruxellois en juin 2022 ? Des ajustements ont-ils été prévus pour assurer son harmonisation avec les nouvelles exigences européennes ?

Disposons-nous d'un plan détaillé pour le déploiement des parcs de recharge, en particulier pour les poids lourds ? Dans l'affirmative, en quoi consiste-t-il ? Dans la négative, pourquoi et pour quand pouvons-nous l'espérer ?

Enfin, l'AFIR insiste sur la simplicité des paiements et la transparence des coûts aux stations de recharge. Comment la Région va-t-elle garantir le respect de ces exigences afin de répondre aux attentes des citoyens ? Le gouvernement a-t-il envisagé d'éventuelles pénalités en cas de non-application du règlement par les opérateurs de bornes ? Un système de contrôle et de suivi est-il prévu pour veiller à la conformité des infrastructures déployées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette question relève de la compétence du ministre Maron et de son administration, mais je ne vous renverrai évidemment pas de commission en commission. J'ai reçu la réponse de M. Maron et je vous la communique.

1183 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- Ik denk dat de AFIR-verordening in de commissie Mobiliteit wordt behandeld.

1183 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Bepaalde aspecten, zoals de Haven van Brussel, kunnen onder zijn bevoegdheid vallen, maar ook vanuit de invalshoek Mobiliteit, Economie en Ontwikkeling worden benaderd. In dit geval zijn minister Maron en Leefmilieu Brussel verantwoordelijk.

1189 *Electrify.brussels, de strategie voor de uitbouw van laadinfrastructuur is tot stand gekomen in samenwerking met Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga, Brugel, Brulocalis en de parkeerbedrijven.*

Privébedrijven krijgen concessies om laadinfrastructuur op de openbare weg te installeren volgens een plan dat experts van de VUB hebben uitgetekend en de negentien gemeenten en Brussel Mobiliteit hebben goedgekeurd.

Het besluit van 29 september 2022 bepaalt hoeveel parkeerplaatsen buiten de openbare weg een laadpunt moeten krijgen en wanneer dat moet gebeuren.

Op electrify.brussels staat alle informatie over laadinfrastructuur op en buiten de openbare weg. Er is ook hulp voor ondernemers, particulieren, mede-eigendommen en overheidsinstellingen die laadinfrastructuur willen aanleggen.

Er zijn geen plannen om waterstofinfrastructuur aan te leggen, omdat er nauwelijks waterstofauto's rijden in Brussel. Bij bussen ligt dat anders.

De coördinatie kwam tot stand tijdens vergaderingen over de uitbouw en de rapportering aan de Europese Unie. De gewesten en de federale overheid hebben samen een document opgesteld dat na aanpassingen op basis van een openbaar onderzoek naar de Europese Commissie is gestuurd.

Mme Amélie Pans (MR).- Je pense que la directive AFIR est traitée en commission de la Mobilité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Certains éléments, comme le Port de Bruxelles, peuvent être du ressort de M. Maron, mais aussi être abordés sous l'angle de la mobilité, de l'économie et du développement. La question du carburant alternatif peut, elle aussi, relever de la mobilité ou de l'environnement, si l'on songe à une meilleure qualité de l'air. Pour certaines thématiques, il faut décider qui est responsable. Dans ce cas-ci, il s'agit de M. Maron et de Bruxelles Environnement, mais je vous présente volontiers la réponse qu'il m'a transmise. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité détenait une compétence, qui a été transmise à Bruxelles Environnement pendant la législature.

La stratégie en matière de déploiement des infrastructures de recharge a été établie en concertation avec les parties prenantes - Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Sibelga, Brugel, Brulocalis et les gestionnaires de parking. Baptisée electrify.brussels, cette stratégie adoptée par le gouvernement bruxellois en 2022 repose sur trois piliers.

Des concessions sont octroyées à des acteurs privés en vue de l'installation d'infrastructures de recharge en voirie. Le processus suit une cartographie réalisée par des experts de la VUB et approuvée par les vingt gestionnaires de voirie régionaux - à savoir les dix-neuf communes et Bruxelles Mobilité. Il appartient à Sibelga d'assurer le suivi de ce dossier.

Pour ce qui concerne les points de recharge hors voirie, l'arrêté du 29 septembre 2022 définit des quotas de parkings hors voirie qui doivent être équipés de points de recharge, en fonction du type de parking (bureaux, logements et parkings accessibles au public) à différentes échéances (2025, 2030 et 2035).

En ce qui concerne la communication et l'accompagnement, le site web electrify.brussels regroupe l'ensemble des informations relatives à l'infrastructure de recharge en voirie et hors voirie en Région bruxelloise. En outre, un facilitateur aide tous les publics - entreprises, particuliers, copropriétés et pouvoirs publics - à installer des infrastructures de recharge.

Par ailleurs, il n'est pas prévu d'intensifier le ravitaillement des véhicules à hydrogène, car ces véhicules sont très peu présents dans la Région. Cela ne concerne pas les bus, qui sont beaucoup plus larges.

L'articulation et la coordination avec les autres autorités publiques ont été mises en place dans le cadre de réunions sur la mise en œuvre et le rapportage à l'Union européenne de nos politiques respectives. Celles-ci ont trouvé leur expression dans le cadre d'action national prévu par le règlement sur l'infrastructure pour les carburants alternatifs. Les différentes Régions et l'autorité fédérale ont rédigé conjointement ce document, qui a été soumis à enquête publique et a ensuite été modifié avant d'être envoyé à la Commission européenne. Cette

¹¹⁹¹ *He was niet nodig om de Low Emissions Mobility Roadmap aan te passen om er de AFIR in op te nemen. Ook electrify.brussels behoefde geen bijsturing.*

De Low Emissions Mobility Roadmap is een strategisch plan dat de transitie naar lage-emissiemobiliteit mogelijk moet maken. Het betreft niet alleen infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De AFIR is daarentegen geen strategisch plan, maar is onmiddellijk van toepassing.

De delen van de AFIR die in het Brussels Gewest gelden, zoals de plaatsing van laadinfrastructuur voor lichte voertuigen, zijn al verwezenlijkt of worden bestudeerd. Een gedetailleerd plan voor de aanleg van een laadplein voor vrachtwagens is er nog niet. Leefmilieu Brussel heeft het onderzoek daarnaar toevertrouwd aan ZEPa, een consortium met als onderaannemers The New Drive, Sweco en de VUB.

De kostprijs van laadbeurten is federale materie. Dat neemt niet weg dat de werkgroep elektrische laadpalen de transparantievereisten in herinnering heeft gebracht bij EV Belgium en de werkgroep die laadpaalbedrijven en aanbieders van actieve vervoersmodi verenigt.

Er wordt jaarlijks gecontroleerd of concessiehouders de voorwaarden respecteren, of laadpalen goed functioneren en of de vereiste informatie aanwezig is. Als er wat scheelt, kunnen concessiehouders na een waarschuwing een boete krijgen van 100 euro per dag, met een maximum van 10.000 euro.

dernière nous fera part de ses commentaires une fois qu'elle aura évalué le document.

L'intégration du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR) dans la feuille de route « Mobilité basses émissions », adoptée par le gouvernement bruxellois en juin 2022, n'a pas nécessité d'adaptation. De même, nous n'avons pas dû modifier le plan de déploiement electrify.brussels.

La feuille de route « Mobilité basses émissions » est un plan stratégique qui définit les actions pour rendre possible la transition vers la mobilité basses émissions. Son spectre étant plus large que l'infrastructure pour les carburants alternatifs, elle n'a pas vocation à énumérer des règles directement applicables. Le règlement AFIR, quant à lui, est directement applicable et se situe donc sur un autre plan juridique.

La plupart des éléments du règlement AFIR qui s'appliquent en Région bruxelloise sont déjà mis en œuvre, notamment l'infrastructure de recharge pour les véhicules légers, ou en cours d'étude. En ce qui concerne le déploiement des parcs de recharge, un plan détaillé pour la recharge des poids lourds doit encore être élaboré. Bruxelles Environnement étudie la question dans le cadre d'une mission confiée au consortium ZEPa, dont les sous-traitants sont The New Drive, Sweco et la VUB. Elle doit aboutir dans les prochains mois et éclairer Bruxelles Environnement sur les mesures à mettre en œuvre pour faciliter l'électrification de ce type de véhicules. Il convient de noter que les jalons de la zone de basses émissions ne prévoient pas de date de fin de circulation pour les poids lourds, contrairement aux véhicules légers, dont les camionnettes.

La question des coûts aux stations de recharge est une compétence fédérale. Néanmoins, le groupe de travail étudiant les bornes électriques, qui regroupe Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les cabinets des ministres de l'Environnement et de la Mobilité, ainsi que Sibelga et Brugel, a rappelé les exigences de transparence à EV Belgium et au groupe de travail qui réunit les opérateurs de bornes de recharge et les fournisseurs de service de mobilité actifs en Région bruxelloise.

Dans le cadre des concessions de service public octroyées par Sibelga pour le compte de la Région bruxelloise, les bornes de recharge installées par les concessionnaires sont contrôlées périodiquement. Ce contrôle périodique annuel porte sur le respect des termes de la concession, y compris le bon fonctionnement des points de recharge ou la présence des informations réglementaires prévues par la législation européenne. Les pénalités pour non-respect des termes de la concession incluent, après avertissement, des sanctions financières pour le concessionnaire. En cas de non-conformité technique, le concessionnaire dispose de 15 jours ouvrables pour résoudre le problème. Passé ce délai, une pénalité de 100 euros par jour (avec un plafond de 10.000 euros) peut lui être demandée.

1193 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- Als nieuw parlamentslid leer ik dat bevoegdheden soms bij meer dan een minister zitten.

1193 **De voorzitter**.- Laat u niet intimideren als u dat argument hoort; de regering moet uw vraag beantwoorden, ongeacht de minister.

1193 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- Ik laat me niet intimideren. De Europese verordening is afkomstig van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer. Het leek me daarom logisch dat ik mijn vraag in de commissie Mobiliteit moest stellen.

Het is goed nieuws dat het gewest al aan een groot deel van de vereisten voldoet.

We moeten ook dringend werk maken van laadinfrastructuur voor vrachtwagens, want de Europese verordening daaromtrent is in oktober 2023 van kracht geworden. Het is natuurlijk niet de bedoeling om tientonniers door het centrum van Brussel te laten rijden, maar als ze hier kunnen laden, stoten ze tenminste geen CO2 uit.

1193 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Minister Maron is bevoegd voor laadpalen, al begrijp ik dat het verwarrend is.

- Het incident is gesloten.

1203 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**
1203 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1203 **betreffende alternatieve parkeermogelijkheden voor de bewoners van de Koninginnelaan tijdens de wegenwerken.**

1205 **De heer Sevkert Temiz (PS)** (in het Frans).- Sinds begin januari vernieuwt de MIVB de tramsporen op de Koninginnelaan. Dat brengt veel parkeerhinder voor de bewoners met zich mee, terwijl in deze dichtbevolkte wijk de parkeerplaatsen al schaars zijn.

Mme Amélie Pans (MR).- En tant que nouvelle députée, je découvre que les compétences sont parfois transversales.

M. le président.- Permettez-moi de vous donner un conseil de vieux briscard : ne vous laissez pas impressionner lorsque vous entendez cet argument, car le gouvernement doit répondre, peu importe le ministre.

Mme Amélie Pans (MR).- Je ne me laisse pas impressionner. Pour en revenir à la réglementation européenne, cette dernière dépend de la Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE), qui gère la mobilité au niveau européen. Il me semblait donc évident que ma question devait être posée dans cette commission.

Par ailleurs, je vous remercie pour les nombreux détails, Madame la Ministre. La mise en œuvre, dans notre Région, d'une grande partie des exigences du règlement, est une excellente nouvelle. En effet, pouvoir se déplacer du nord au sud de l'Europe en véhicule électrique et le recharger aisément au moyen de paiements ad hoc constitue la finalité de cette régulation européenne.

En matière de poids lourds, des évaluations et des études concernant la mise en œuvre des objectifs du règlement sont en cours. La régulation en question a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 22 septembre 2023 et son entrée en vigueur date d'octobre 2023. Il est donc urgent de faire avancer la situation. Si voir circuler de gros poids lourds au centre de Bruxelles n'est évidemment pas une finalité, leur fournir des bornes de recharge permettra néanmoins d'éviter des émissions de CO2.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. Maron est le ministre compétent en matière de bornes de recharge, même si cela prête à confusion.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ

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 alternatives de stationnement pour les riverains de l'avenue de la Reine pendant les travaux du tronçon.

M. Sevkert Temiz (PS).- Au début du mois de janvier, la STIB a entamé des travaux de renouvellement des voies de tram à l'avenue de la Reine, ce qui provoque plusieurs perturbations significatives pour les habitants, notamment en matière de stationnement.

Hoe heeft Brussel Mobiliteit die impact geëvalueerd? Heeft het de bewoners gepeild naar hun specifieke behoeften, met name degenen die hun privévoertuig dagelijks nodig hebben, zoals ouderen, personen met een beperkte mobiliteit of zelfstandigen?

Hoe compenseert Brussel Mobiliteit de tijdelijk geschrapte parkeerplaatsen? Heeft het overeenkomsten gesloten met eigenaren van parkeerterreinen in de buurt?

Hoe informeert Brussel Mobiliteit de bewoners over alternatieven en eventuele compensaties?

Is er gedacht aan ondersteunende maatregelen, zoals tijdelijk verlaagde tarieven?

Hoe wil Brussel Mobiliteit bij toekomstige grote werkzaamheden op dat soort parkeerproblemen anticiperen?

Ces travaux, bien que nécessaires, risquent d'aggraver les difficultés déjà rencontrées par les riverains pour trouver des places de stationnement, dans un quartier où la densité de population est élevée et les options pour les automobilistes déjà très limitées.

Quelle évaluation a été faite par Bruxelles Mobilité de l'impact des travaux sur la disponibilité des places de stationnement pour les riverains de l'avenue de la Reine et des rues adjacentes ?

Un recensement concerté a-t-il été effectué pour déterminer les besoins spécifiques des habitants, notamment ceux qui dépendent de leur véhicule personnel au quotidien, comme les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les professionnels, les indépendants, etc. ?

Quelles mesures concrètes sont prévues par Bruxelles Mobilité pour pallier la perte de places de stationnement en voirie durant la durée des travaux ? Existe-t-il des accords avec des parkings privés ou publics à proximité pour offrir des solutions temporaires aux riverains ?

Quelles actions de communication ont été mises en place pour informer les riverains des alternatives disponibles et des éventuelles compensations prévues ?

Un dispositif d'accompagnement spécifique tel qu'une carte de stationnement temporaire pour riverains en zone de tolérance avec les communes avoisinantes, des tarifs réduits ou une assistance pour les personnes vulnérables a-t-il été envisagé ?

Comment Bruxelles Mobilité prévoit-elle d'intégrer ces problématiques de stationnement dans la planification des futurs travaux d'envergure afin d'anticiper et de limiter les impacts sur les habitants ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le renouvellement des voies de tram sur l'avenue de la Reine est indispensable pour assurer la sécurité des voyageurs. Il permettra en outre d'améliorer l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, les futurs quais d'arrêt pourront ainsi être éloignés des entrées de garages automobiles professionnels et de car wash devant lesquels ils se trouvent actuellement, engendrant risques et conflits entre passagers de la STIB et clients de ces établissements avec leurs véhicules.

Malgré sa nécessité et sa valeur ajoutée à terme, un tel chantier affectera inévitablement la mobilité et le stationnement dans le quartier pendant la durée des travaux. La STIB a dès lors mis en place un dispositif d'information et d'accompagnement des riverains, à savoir :

- des informations détaillées et actualisées sur son site internet ;
- un contact direct et permanent, par courriel comme par téléphone, avec la médiatrice, qui se rend également sur place à la rencontre des riverains et commerçants qui le souhaitent afin

¹²⁰⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De vernieuwing van de tramsporen op de Koninginnelaan bevordert de veiligheid en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. De perrons komen ook verder van de inritten van garages en carwashbedrijven te liggen.**

Om de hinder voor de mobiliteit en de parkeergelegenheid te beperken, heeft de MIVB een reeks maatregelen voor de bewoners genomen. Zo geeft ze gedetailleerde, bijgewerkte informatie op haar website, zorgt ze ervoor dat haar ombudsvrouw permanent direct bereikbaar is en zo nodig ter plaatse komt, stuurt ze sinds vier maanden één dag per maand persoonlijk iemand bij de handelaars langs, biedt ze mensen hulp bij het aanvragen van gewestelijke premies en belegt ze vergaderingen, zoals met de dienst Handel van de stad Brussel en op 3 februari specifiek over de vestiging van Lidl in die buurt.

Samen met de stad Brussel en de gemeente Schaarbeek doet de MIVB er alles aan om de werkzaamheden zo comfortabel mogelijk te laten verlopen voor iedereen. Niettemin beseffen we dat de bewoners er gevolgen van ondervinden. Wij danken hen voor hun geduld en begrip. De ombudsvrouw is altijd

aanspreekbaar om vragen te beantwoorden en individuele oplossingen te vinden.

d'apporter des réponses concrètes à des demandes telles qu'un accès ponctuel, une livraison, etc. ;

- l'organisation de visites sur le terrain pour rencontrer en porte-à-porte les commerçants. Ces rencontres eu lieu le 13 novembre, le 6 décembre, le 15 janvier et durant la semaine du 17 février ;

- un accompagnement pour l'introduction de demandes de primes régionales ;

- une réunion de concertation avec le service commerce de la Ville de Bruxelles ainsi que, le 3 février, une réunion spécifique dédiée au Lidl situé dans la zone du chantier.

Ce dispositif permet de maintenir le contact avec les habitants et les commerçants en restant en permanence à l'écoute de leurs besoins. La STIB, en collaboration avec la Ville de Bruxelles et la commune de Schaerbeek, met tout en œuvre pour apporter des réponses et assurer à l'ensemble des parties toute la sérénité possible durant ces travaux.

En tout état de cause, nous restons bien conscients des incidences sur les riverains, que nous remercions d'ailleurs pour leur patience et leur compréhension. Je souligne à nouveau la disponibilité de la médiatrice pour répondre aux questions spécifiques et rechercher des solutions individuelles.

M. Sevkett Temiz (PS).- Je n'ai pas eu de réponse à toutes mes questions.

Des concertations ont effectivement eu lieu avant les travaux, la dernière en date étant celle du 17 février. Entre-temps, les riverains m'ont fait savoir que ni la commune de Schaerbeek, ni la Ville de Bruxelles n'ont émis un avis positif concernant les demandes des habitants de l'avenue en question et des rues adjacentes de tolérer au moins le stationnement.

Je voulais aussi soumettre une question à la Ville de Bruxelles au sujet des dispositifs mis en place, mais il m'a été répondu que la voirie régionale n'était pas du ressort de la commune. La Ville de Bruxelles va donc émettre un avis négatif sur la question des primes et des compensations. Je voulais m'assurer, Madame la Ministre, que la STIB fera le nécessaire - ce qui n'est pas souvent le cas - pour reconsidérer les aménagements en cours et être à l'écoute des riverains pendant la durée des travaux.

J'avais posé une question lors de la législature précédente concernant le déplacement d'un des arrêts. Des concertations se sont déroulées au Parlement, mais la STIB et Bruxelles Mobilité ont décidé de déplacer l'arrêt près d'un garage, lequel a apparemment porté plainte et gagné son recours en justice.

La STIB n'a en outre pas prévu de navettes pour ce tronçon. Les personnes venant de Laeken et qui s'arrêtent sur le pont Jules de Trooz ne disposent pas d'une navette jusqu'à la place Liedts, ce qui est impardonnable. Comment un service public tel que la STIB peut-il se permettre de ne pas prévoir une navette entre la

1209 **De heer Sevkett Temiz (PS)** (in het Frans).- *U hebt niet op al mijn vragen geantwoord. Ik hoor van de bewoners dat noch de gemeente Schaerbeek, noch de stad Brussel gevolg heeft gegeven aan hun vraag om tolerantie aan de dag te leggen tegenover parkeren.*

De stad Brussel zal een ongunstig advies uitbrengen over de premies en compensaties. Zal de MIVB zich uitzonderlijk bereid tonen om de huidige regeling aan te passen en tijdens de werkzaamheden rekening te houden met de bewoners?

Ik had eerder een vraag gesteld over de verplaatsing van een halte. De MIVB en Brussel Mobiliteit wilden een halte vlak bij een garage plaatsen, maar de garagehouder heeft een klacht ingediend en gelijk gekregen van de rechter.

Er ontbreken ook pendelbussen op essentiële stukken van het traject. Zo kunnen mensen die van Laken komen het Liedtsplein nauwelijks bereiken.

Rekening houdend met het feit dat werkzaamheden van de MIVB soms langer duren dan gepland, hoop ik dat u mijn vragen naar de MIVB zult doorsturen, zodat de problemen snel opgelost raken.

1209 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB volgt onze debatten, maar ik zal ze uw voorstellen doorsturen.*

- *Het incident is gesloten.*

1215 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER**

1215 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1215 **betreffende de impact van de renovatie van tramlijn 8.**

1217 **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Eind december verving de MIVB de sporen op tramlijn 8. Die werkzaamheden, die deel uitmaken van een grotere werf, kwamen al aan bod, maar ik had graag een overzicht van de stand van zaken.*

Om te beginnen beschadigde een aannemer in 2020 de wortels van een dertigtal gezonde lindebomen op de Delleurlaan, die daardoor moesten worden gekapt. In december 2023 beloofde u dat er in de herfst van 2024 bij herinrichtingswerken nieuwe bomen zouden worden geplant. De werken zijn afgerond, maar de beloofde bomen staan er niet. U zei destijds ook dat er nog geen geschikte boomsoort was gekozen. Hoever staat dat dossier?

1219 *Bij de renovatie verdween halte Lieveheersbeestjes. Die werd samengevoegd met de halte Renbaan van Bosvoorde, wat blijkbaar een beslissing van het gewest was, ondanks een negatief advies van de gemeente. Halte Lieveheersbeestjes lag vlak bij een school en drie rusthuizen. Dat ze is afgeschaft,*

place Liedts, la rue Masui et l'avenue Jules de Trooz, de même que du côté de Docks Brussel ?

J'espère que vous transmettez toutes ces questions à la STIB et que celle-ci trouvera rapidement une solution concernant les navettes. Nous savons que les travaux engagés par la STIB durent parfois plus longtemps que les six ou huit mois prévus. En l'occurrence, il semblerait que des sociétés d'impétrants, notamment de fibre optique, effectuent aussi des travaux dans la zone.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je sais que la STIB écoute ou lit nos débats, mais je lui transmettrai vos propositions.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER

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 impacts de la rénovation de la ligne de tram 8.

M. Martin Casier (PS).- Les travaux effectués sur la ligne de tram 8 entre Boondael Gare et Wiener se sont achevés à la fin du mois de décembre 2024. Pendant trois mois, la STIB y a procédé à la rénovation des voies de tram. Cette intervention, bien nécessaire, faisait partie d'un chantier plus global, qui dure depuis près d'un an.

Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer ces rénovations lors de précédentes réunions de la commission, mais il me semble opportun de dresser un nouvel état des lieux.

Premièrement, je souhaiterais revenir sur la question des tilleuls de l'avenue Delleur. En 2020, en creusant le sol pour remplacer les rails, l'entrepreneur avait abîmé les racines d'une trentaine de tilleuls adultes en pleine santé plantés à proximité des voies. Cette erreur avait entraîné leur abattage.

Lorsque je vous avais interrogée en commission en décembre 2023, vous vous étiez engagée à ce que ces arbres soient replantés à l'automne 2024 dans le cadre des travaux de réaménagement plus globaux. Ceux-ci sont à présent terminés. Or, force est de constater que les nouveaux arbres ne sont toujours pas replantés. De plus, vous aviez expliqué à l'époque que la question du type d'essence d'arbre devait encore être tranchée. Où en est ce dossier aujourd'hui ?

Deuxièmement, la rénovation de ce tronçon a eu une autre conséquence qui est la suppression de l'arrêt Coccinelles. Un nouvel arrêt a été créé, résultant de la fusion des arrêts Coccinelles et Hippodrome. Il ressort que cette fusion a été décidée d'autorité par les instances régionales, en dépit de l'avis

heeft ingrijpende gevolgen voor wie in die wijk op het openbaar vervoer rekt.

Wat is het tijdschema voor de aanplanting van de bomen aan de Delleurlaan? Welke boomsoort is gekozen? Zijn er lindebomen behouden?

Kon Brussel Mobiliteit bepalen wie aansprakelijk is voor de schade? Moet de aannemer een schadevergoeding betalen?

Waarom werden de twee haltes samengevoegd? Ik vernam dat dat gebeurde om de reissnelheid te verhogen. De tram rijdt daar echter in een eigen bedding aan een hoge snelheid.

Door de samenvoeging van de haltes zullen er meer reizigers aan de nieuwe halte zijn. Is de inrichting van die halte daaraan aangepast?

Hield de MIVB rekening met grotere reizigers aantallen in het kader van het Drohme project?

Is er overlegd met de scholen, de rusthuizen, de handelaars en de omwonenden? Met welk resultaat?

Komt er een follow-up van het aantal reizigers aan de nieuwe halte om te voorkomen dat de druk op de buurt te groot wordt?

négatif de la commune de Watermael-Boitsfort. Je souligne que l'arrêt Coccinelles desservait directement le pôle scolaire de la Futaie ainsi que trois maisons de repos et de soins. La suppression de cet arrêt est donc contre-productive et touche directement la population locale, en particulier les personnes qui dépendent des transports en commun dans ce quartier déjà peu desservi par la STIB.

Madame la Ministre, quel est le calendrier exact de la replantation des arbres le long de l'avenue Delleur ? Quelle essence d'arbre a été choisie pour la replantation ? Des tilleuls ont-ils été conservés ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle réussi à déterminer les responsabilités ? Des indemnités ont-elles été réclamées à l'entrepreneur pour cette erreur de gestion de chantier ?

Pour quelles raisons les deux arrêts ont-ils été fusionnés ? Il me revient que la suppression de l'arrêt a été décidée pour une question d'augmentation de la vitesse commerciale. Je suis perplexe dans la mesure où le tram circule déjà en site propre sur ce tronçon et qu'une vitesse de circulation élevée est ainsi déjà garantie. En l'occurrence, l'équilibre entre desserte locale et vitesse commerciale semble donc avoir été mis à mal par cette décision.

La fusion des deux arrêts va entraîner une hausse de fréquentation au nouvel arrêt. Quels aménagements ont été prévus pour absorber ce surplus de voyageurs ?

En outre, ce chantier s'inscrivant dans le cadre du développement du projet Drohme entraînera une hausse de la fréquentation dans cette zone. Comment la STIB a-t-elle tenu compte de cette donnée ?

Des réunions se sont-elles tenues avec les écoles du quartier, les maisons de repos, les commerces et les habitants ? Qu'en est-il ressorti ?

Un suivi régulier de la fréquentation de ce nouvel arrêt est-il prévu pour s'assurer qu'il n'affecte pas outre mesure le voisinage ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Comme vous, je déplore fortement l'erreur qui a conduit à l'abattage de ces arbres, qui peut être qualifiée de grave et navrante.

La replantation est programmée pour l'hiver 2025-2026, les plantations ne pouvant avoir lieu qu'en période hivernale et après les travaux de rénovation des voies et la finalisation des travaux de voirie encore en cours. Les arbres plantés seront des tilleuls de Hollande (*Tilia x europaea*).

La STIB n'a jamais nié sa responsabilité dans ce dossier. Par courrier du 19 octobre 2020 adressé à Bruxelles Mobilité, elle a reconnu que la coordination avec la cellule plantations de Bruxelles Mobilité avait été insuffisante pour assurer la préservation des racines des arbres concernés. Depuis, Bruxelles

1221 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - Ook ik betreur de ernstige fout waardoor de bomen moesten worden gekapt. De nieuwe lindebomen worden in de winter van 2025-2026 geplant.

De MIVB heeft haar verantwoordelijkheid in het dossier nooit ontkend. Ze erkent dat de coördinatie met de Brussel Mobiliteit onvoldoende was om de boomwortels te beschermen. Brussel Mobiliteit heeft sindsdien een 'tree manager' met wie systematisch wordt overlegd. De MIVB neemt de kosten voor het kappen en voor het planten van de nieuwe bomen voor haar rekening. De maatschappij beslist zelf of ze die kosten aan haar onderaannemer doorrekent.

De MIVB beschikt over een gesloten enveloppe voor de uitbating van haar netwerk. Als ze de reissnelheid kan verhogen, werkt ze efficiënter en komt er budget vrij om bijvoorbeeld de frequentie te verhogen en kwaliteitsvoller openbaar vervoer aan te bieden.

Mobilité s'est dotée d'un « trees manager », avec lequel les contacts sont systématisés.

Dans ce même courrier, la STIB a également affirmé qu'elle prendra à sa charge les frais encourus par Bruxelles Mobilité pour abattre les arbres en urgence, ainsi que les frais de replantation des arbres en fonction de la localisation qui aura été définie. Concernant les indemnités réclamées par le maître d'ouvrage - la STIB - à son entrepreneur, ceci relève entièrement de la STIB. Celle-ci assume donc la responsabilité de l'opération, dont elle assurera le suivi avec son sous-traitant.

La STIB dispose d'une enveloppe budgétaire fermée pour exploiter son réseau de transport public. Augmenter la vitesse commerciale permet de gagner en efficacité et, dès lors, de libérer du budget qui peut, par exemple, permettre d'augmenter les fréquences, tout en permettant aux voyageurs de bénéficier d'un service de transport efficace. Ces quelques minutes gagnées ici et là, accumulées sur toute l'année et à l'échelle de l'ensemble du réseau, permettent de gagner des moyens importants, qui sont investis dans un transport public de qualité.

¹²²³ *De reissnelheid verhogen kan op uiteenlopende manieren. Een daarvan is het aantal haltes beperken. De MIVB onderzoekt of dat aangewezen is met de kwaliteit van de dienstverlening voor ogen.*

Il existe différentes manières d'augmenter la vitesse commerciale. Il peut s'agir de créer des sites propres, comme mentionné, mais aussi de rationaliser le nombre d'arrêts. Chaque halte requiert de freiner, puis de laisser débarquer et embarquer les voyageurs avant de redémarrer, ce qui représente chaque fois un temps précieux. Le nombre de voyageurs pouvant être servis est également un élément essentiel d'un transport en commun. Lorsque c'est possible, la STIB analyse donc la pertinence d'une rationalisation du nombre d'arrêts, en gardant toujours en tête la qualité du service offert.

In dit geval gaat het om haltes die op amper 260 m van elkaar lagen. Het is dan ook begrijpelijk dat ze werden samengevoegd. In het kader van het Drohmeproject zijn de haltes op het traject aangepast, zodat ook personen met een beperkte mobiliteit ze kunnen gebruiken.

Dans le cas présent, les arrêts Coccinelles et Hippodrome étaient fort proches, à savoir d'environ 260 mètres, ce qui explique qu'il a été recommandé de ne garder qu'un seul arrêt. Ce projet offrait l'occasion d'améliorer l'aménagement des arrêts ; ils sont désormais plus longs et accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce à des quais réhaussés. Ce chantier s'inscrivait dans le cadre du développement du projet Drohme.

Bij de uitbouw van haar netwerk houdt de MIVB rekening met stedenbouwkundige en demografische ontwikkelingen. Er was overleg en er liep een openbaar onderzoek. De MIVB gaat trouwens regelmatig na hoeveel reizigers van de haltes en lijnen gebruiken.

Dans le cadre d'un tel projet ou de manière plus générale, la STIB tient compte des évolutions urbanistiques et démographiques lors de la conception de son réseau, qui a vocation à servir pendant plusieurs décennies. Il a également fait l'objet d'une procédure urbanistique comportant des concertations et d'une enquête publique impliquant tous les publics concernés. Dans cette même optique, la STIB réalise un contrôle suivi et régulier de la fréquentation de l'ensemble des arrêts et des lignes de son réseau.

¹²²⁵ **De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat er nieuwe lindes komen. Ik veronderstel dat de vertraging met de werkzaamheden te maken heeft. Het is een goede zaak dat de MIVB haar verantwoordelijkheid neemt.*

M. Martin Casier (PS).- Je suis rassuré par la première partie de votre réponse. Je vous sais tout aussi exaspérée que moi par l'abattage des arbres et je suis heureux de voir la situation avancer. Je présume que la petite année de retard est liée à la gestion du chantier, et ce ne sera malheureusement ni la première ni la dernière fois. Je me réjouis qu'il soit toujours bien question

Dergelijke schade aan bomen mag zich niet meer voordoen. Het is dan ook een goede zaak dat Brussel Mobiliteit een tree manager heeft aangesteld.

Het tweede deel van uw antwoord is minder overtuigend. De gemeente, die een negatief advies gaf over de samenvoeging van de haltes, is het best geplaatst om te oordelen over het belang van beide haltes. Ze lagen niet ver van elkaar, maar bedienden wel twee sterk verschillende wijken. In de wijk waar vroeger de halte Lieveheersbeestjes lag, zijn nu nog maar heel weinig openbaarvervoersmogelijkheden.

¹²²⁷ *Het is jammer dat met het advies van de gemeente en de mening van de omwonenden geen rekening is gehouden. Ik begrijp het argument van de reissnelheid. Tramlijn 8 is echter bijzonder lang en zou beter gesplitst worden. De MIVB had een beslissing kunnen nemen die beter bij de behoeften van de wijk aansloot.*

Het is wel positief dat de nieuwe halte aan de wijk en het Drohmeproject is aangepast.

- Het incident is gesloten.

¹²³¹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

¹²³¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²³¹ **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

de replanter des tilleuls et que la STIB assume pleinement ses responsabilités en la matière.

J'ai également entendu dans votre réponse des éléments plus structurels, comme la désignation d'un « trees manager », pour éviter que cela ne se reproduise ailleurs. Nous sommes ici face à un cas particulier, mais l'objectif est évidemment que cela ne se reproduise pas lors d'autres travaux. Je suis donc très satisfait de la première partie de votre réponse et je vous remercie du suivi réalisé.

Par contre, je suis moins convaincu par la deuxième partie de votre réponse. La commune de Watermael-Boitsfort avait rendu un avis négatif concernant la fusion des arrêts. Elle était idéalement placée pour bien comprendre l'intérêt des deux arrêts pour le voisinage et la nécessité de les garder.

Certes, on parle de 260 mètres, mais cela couvre en réalité deux typologies de quartier très différentes. L'arrêt Coccinelles était situé juste à côté de l'entrée de la forêt, mais aussi et surtout de trois maisons de repos, d'une école importante, d'une église et d'activités de scoutisme. Bref, toute une vie de quartier se retrouve très peu desservie en transport en commun, alors que l'arrêt Hippodrome, à la lisière de la Ville de Bruxelles, alimente un autre quartier, aussi proche soit-il.

Les travaux ont de toute façon été réalisés et il n'est plus possible de faire marche arrière. Néanmoins, il est regrettable que l'avis de la commune de Watermael-Boitsfort, et surtout la demande des habitants, n'aient pas été entendus. Je comprends votre réponse sur la vitesse commerciale, mais nous aurions pu obtenir un meilleur équilibre entre les besoins du quartier et la vitesse commerciale. Le tram 8 est sur un site propre, et on sait que son trajet, trop long, devra être scindé, car la STIB a du mal à gérer les problèmes liés à sa circulation. Une décision plus ancrée dans la réalité territoriale et répondant aux besoins du quartier aurait pu être prise.

Je regrette la décision actuelle. En revanche, le dimensionnement correct du nouvel arrêt dans le cadre des besoins du quartier et de l'évolution du projet Drohme me rassure.

- 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,

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,

1231 **betreffende de afwezigheid van Leefmilieu Brussel en**
1233 **Brussel Mobiliteit op het Autosalon 2025.**

concernant l'absence de Bruxelles Environnement et de
Bruxelles Mobilité au Salon de l'auto 2025.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In januari 2025 vond het 101e Autosalon plaats in Brussels Expo. Het toont aan hoe belangrijk de autosector is in ons land, met 6 miljoen ingeschreven wagens en 900.000 lichte vrachtwagens, goed voor 160.000 banen en een omzet van 11,5 miljard euro. Tevens heeft het autosalon een ecologische dimensie, aangezien de meeste wagens die er worden voorgesteld hybride of 100% elektrisch zijn.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En janvier 2025 s'est tenue la cent unième édition du Salon de l'auto au sein des palais de Brussels Expo. Cet événement est particulièrement important, tant par son ampleur - plus de 300.000 visiteurs cette année - que par son caractère innovant.

Het is onbegrijpelijk en betreurenswaardig dat Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit er niet vertegenwoordigd waren. Het is immers een uitstekende gelegenheid voor reflectie en bewustmaking rond mobiliteit en klimaat. Wanneer overheidsinstellingen ervoor kiezen om niet aanwezig te zijn, kunnen we ons afvragen of ze hun verantwoordelijkheden willen opnemen en automobilisten een plaats willen geven in de transitie naar een duurzamere mobiliteit.

En outre, ce salon montre l'importance de l'automobile dans notre pays. La Belgique compte en effet 6 millions de voitures immatriculées et environ 900.000 utilitaires légers, ce qui représente 160.000 emplois au niveau national et génère 11,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Welke redenen geven Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit voor hun afwezigheid op het Autosalon 2025?

Le Salon de l'auto possède également une dimension écologique certaine, puisque la majorité des véhicules présentés lors de cet événement sont hybrides ou 100 % électriques. Les institutions publiques bruxelloises ont d'ailleurs longtemps plaidé en faveur de l'électrification du parc automobile. Or, lors de cette édition, force est de constater que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité n'ont pas jugé bon d'y être représentées.

Welke banden onderhouden zij met de Belgische autosector en in het bijzonder met Febiac?

Cette absence est incompréhensible et regrettable. En effet, le Salon de l'auto ne se limite pas aux constructeurs, mais constitue un espace de réflexion et de sensibilisation où chaque acteur, public ou privé, doit jouer un rôle pour répondre aux défis de la mobilité et du climat. Chaque absence à des rendez-vous majeurs tels que celui-ci n'est pas seulement une occasion manquée, c'est aussi un frein à la progression vers une mobilité plus durable et un exemple alarmant de l'éloignement des institutions publiques de leurs responsabilités. Ce choix soulève des questions sur la cohérence et la volonté de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité d'inclure les automobilistes dans la transition vers une mobilité durable.

Hoe krijgen we een collectief draagvlak voor de noodzakelijke veranderingen op het vlak van mobiliteit?

Quelles sont les raisons invoquées par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité pour justifier leur absence du Salon de l'auto 2025 ?

Quels liens entretiennent Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité avec le secteur automobile belge ? Je pense notamment à la Febiac.

Comment garantir une adhésion collective aux changements nécessaires en matière de mobilité ?

1235 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Dit onderwerp heeft betrekking op zowel mijn bevoegdheden als die van minister Maron.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais vous répondre dans le cadre de mes compétences comme de celles du ministre Maron, ce sujet concernant nos deux administrations.

Brussel Mobiliteit is in het kader van zijn communicatie- en bewustmakingsstrategie op tal van gelegenheden aanwezig om burgers te ontmoeten.

Dans le cadre de sa stratégie de communication et de sensibilisation, Bruxelles Mobilité est présente sur le terrain, dans l'espace public et à de nombreuses occasions afin de rencontrer le citoyen.

Het was verscheidene jaren vertegenwoordigd op het Autosalon, maar in 2018 en 2019 bijvoorbeeld bevond zijn stand zich in een

aparte ruimte, samen met die van andere overheidsinstellingen. De bezoekers van het salon leken niet erg geïnteresseerd en de opkomst bij de stand van Brussel Mobiliteit was zeer laag.

Aangezien het enkele tienduizenden euro's kost om een kwaliteitsvolle stand open te houden op het Autosalon, koos Brussel Mobiliteit voor andere gelegenheden om het publiek te benaderen en te informeren.

Leefmilieu Brussel had slechts tweemaal een stand op het Autosalon, naar aanleiding van de invoering van de lage-emissiezone. Uit een interne evaluatie kwam toen naar voren dat verdere deelname niet aangewezen was. In 2019 bezochten slechts 147 mensen de stand van Leefmilieu Brussel.

Gezien de huidige context van een regering in lopende zaken, de besparingen, de wervingsstop voor ambtenaren en het uitstel van de fase 2025 van de lage-emissiezone, was de aanwezigheid van Leefmilieu Brussel op het Autosalon 2025 niet gepast.

Het is aan de toekomstige ministers van Leefmilieu en Mobiliteit om de verdere communicatiestrategieën van beide overheidsinstellingen uit te tekenen.

Pendant plusieurs années, Bruxelles Mobilité a été présente au Salon de l'auto, en général au sein d'un dispositif spécifique mis en place par l'organisateur, par exemple dans un espace spécifique en marge au salon intitulé « We Are Mobility », comme lors des éditions 2018 et 2019.

Lors de ces éditions, Bruxelles Mobilité a proposé une information liée aux politiques de mobilité et à la mobilité durable, et a sensibilisé le public à la sécurité routière. Toutefois, Bruxelles Mobilité et les autres organisations gouvernementales se trouvaient dans un espace séparé du reste du salon. Force a été de constater qu'à ce moment-là, les visiteurs du salon ne semblaient pas très intéressés par ces informations et que la fréquentation du stand de Bruxelles Mobilité ou des autres organisations gouvernementales restait très faible.

Au vu des coûts élevés - plusieurs dizaines de milliers d'euros - d'un espace de stand au Salon de l'auto, de la réalisation d'un stand de qualité, et du personnel nécessaire pour assurer des permanences, Bruxelles Mobilité a préféré axer ses efforts en matière de contact et d'information du public sur d'autres occasions.

Pour Bruxelles Environnement, participer au Salon de l'auto de Bruxelles n'a jamais été une tradition. Ce n'est qu'à deux reprises, en 2018 et en 2019, qu'un stand a été mis en place dans le cadre de l'instauration de la zone de basses émissions (LEZ).

À la suite de l'édition de 2019, une évaluation interne a été réalisée. Elle a mis en évidence que, même s'il était intéressant d'y être en contact direct avec le public, il ne semblait pas recommandé de continuer à y participer. De plus, une telle organisation demande du temps et des ressources importantes pour toucher, en fin de compte, relativement peu de personnes. L'analyse est donc similaire à celle de Bruxelles Mobilité. En effet, en 2019, 147 personnes sont venues à la rencontre des agents de Bruxelles Environnement, ce qui est peu au regard du coût élevé de la tenue du stand durant quatre jours.

Compte tenu du fait que Bruxelles Environnement n'a plus été présente depuis 2019, et vu le contexte actuel du gouvernement en affaires courantes, les restrictions budgétaires, le moratoire sur les ressources humaines et le report de deux ans du jalon 2025 de la LEZ, la présence de Bruxelles Environnement au Salon de l'auto en janvier 2025 n'aurait pas été opportune. Il reviendra au futur ministre de l'Environnement de définir la future stratégie de communication de Bruxelles Environnement. Il en va de même pour le futur ministre de la Mobilité.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'entends que des campagnes de communication sont déployées tout au long de l'année par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement sur différents supports. Elles sont visibles dans le métro ou sur les bus. La fréquentation des stands a également été analysée. Néanmoins, pour le citoyen lambda, il n'est pas toujours évident de trouver les informations en ligne. La présence à des événements comme le Salon de l'auto peut dès lors être utile pour expliquer l'état

¹²³⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel voeren inderdaad communicatiecampagnes via verschillende kanalen. Voor de gemiddelde burger is het echter niet altijd gemakkelijk om online informatie te vinden. Aanwezigheid op evenementen zoals het Autosalon kan nuttig zijn om de huidige wetgeving uit te leggen, wat toch de rol van de overheid is.

- Het incident is gesloten.

et l'évolution de la législation, ce qui est le rôle des pouvoirs publics.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 werken aan de brug van Sint-Job.

concernant les travaux au pont de Saint-Job.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Zoals gevreesd zorgt de vernieuwing van de Carsoelbrug in de Ukkelse wijk Sint-Job voor een penibele verkeerssituatie voor automobilisten. De brug is sinds 4 november afgesloten voor het autoverkeer. Ze loopt over spoorlijn 26 en Infrabel maakt er een multimodaal knooppunt van, met toegang tot het treinstation Sint-Job, perrons en schuilhuisjes voor bussen en trams, een grote openbare ruimte en infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

Mme Clémentine Barzin (MR).- « L'hiver sera chaud pour les automobilistes ucclois », titrait la RTBF l'été dernier en évoquant les futurs aménagements au niveau du pont Carsoel à Saint-Job. Puisque je vis cette situation actuellement en tant que riveraine, je peux vous dire que le média public a vu juste.

Tijdens de spits rijden er meer dan duizend auto's over die brug, onder meer van pendelaars die via het Ter Kamerenbos naar het centrum van Brussel rijden, alsook talrijke trams en bussen. Er zijn weinig uitwijkmogelijkheden, want de Waterlooosesteenweg is al verzadigd en de omliggende, kleinere straten kunnen die verkeersstroom niet aan.

Depuis le 4 novembre dernier, le pont Carsoel, qui enjambe la ligne 26 de la SNCB à Uccle, est en effet fermé à la circulation automobile en raison de travaux. Ce chantier mené par Infrabel est important : outre le renforcement de la stabilité de l'infrastructure devenue trop vétuste, il prévoit la création d'un pôle multimodal. Ce dernier comprendra des accès à la gare de Saint-Job, des quais et des abris pour les transports en commun, ainsi que des espaces publics et des aménagements dédiés aux cyclistes et aux piétons.

De handelaars op het Sint-Jobplein voelen de gevolgen en zijn ongerust, temeer omdat de werkzaamheden met twee maanden verlengd zijn.

Si personne ne doute de l'utilité de ce futur ouvrage, il est important de souligner que cet axe constitue un véritable nœud pour le trafic ucclois. Aux heures de pointe, plus de mille voitures empruntent ce pont, en plus des nombreux trams et bus. Il s'agit également d'une artère stratégique pour les navetteurs se rendant dans le centre de Bruxelles par le bois de la Cambre. La fermeture du pont aux automobilistes génère donc de très nombreux désagréments, et ce, malgré les itinéraires de déviation mis en place par la commune. Le défi est de taille : la chaussée de Waterloo, toute proche, est déjà saturée à cause de la fermeture partielle du bois de la Cambre décidée par le gouvernement bruxellois, et la plupart des rues où le trafic pourrait s'écouler ne sont pas dimensionnées pour accueillir un tel surcroît de charroi.

De automobilisten in het Brussels Gewest zijn maar al te vaak de pineut van uw mobiliteitsbeleid van de laatste jaren. Waarom hebt u nagelaten voor een redelijk alternatief via het Ter Kamerenbos te zorgen, zodat automobilisten vlot naar het centrum van Brussel kunnen?

Je pense également aux commerçants de la place de Saint-Job, qui sont inévitablement touchés par ces aménagements. La commune d'Uccle a bien tenté de les soutenir en offrant une heure de stationnement gratuite, mais leurs inquiétudes persistent, d'autant plus que la durée du chantier a été prolongée de six à huit mois avec un retard dès le démarrage.

Hoe steunt de regering de getroffen handelaars?

Enfin, alors que nous venons d'apprendre que le gouvernement bruxellois soutient un nouveau projet d'aménagement concernant le rond-point Louise, permettez-moi de relayer le sentiment d'agacement largement partagé par les automobilistes bruxellois, bien souvent victimes des politiques de mobilité de ces dernières années.

In welke mate is het gewest bij dit project betrokken?

Hoe kijkt u aan tegen het vervoersplan dat de MIVB heeft uitgewerkt naar aanleiding van deze werkzaamheden, en in het bijzonder de vervanging van tram 92 door bussen?

1247

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Infrabel vernieuwt het station Sint-Job en maakt daarbij de beide perrons toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Ook de brug was aan vernieuwing toe. Het wordt een ambitieus project, met een multimodaal plein op de brug, fietsparkings enzovoort. Het gewest en Beliris betalen mee aan de inrichting van de bovengrondse openbare ruimte.*

De MIVB stelt momenteel geen overbelasting van bussen 37 en 60 of van de vervangende T-bussen op lijn 92 vast.

Hub.brussels heeft voorbereidende vergaderingen belegd met de gemeente Ukkel en de handelaarsvereniging van het Sint-Jobplein. De handelaars zijn ruim op voorhand geïnformeerd over de mogelijke hinder voor hun activiteiten. Hub.brussels helpt, op basis van zijn ervaring bij andere bouwprojecten, met het uitwerken van maatregelen om die hinder te beperken, zoals het organiseren van evenementen om de zone aantrekkelijker te maken of informatiesessies over schadevergoedingen. Terloops heeft hub.brussels de handelaarsvereniging geholpen met het professionaliseren van haar digitale communicatie. Daardoor kan die nu informatie verspreiden over de werkzaamheden en acties organiseren zoals Sinterklaas- of eindejaarsevenementen.

Ik beseft dat de lokale handel het moeilijk heeft en steun verdient, want hij brengt leven in de stad.

Dans le cadre des travaux menés au pont de Saint-Job, pourquoi n'avez-vous pas établi une alternative raisonnable par le bois de la Cambre afin de fluidifier la circulation vers Bruxelles ?

Quelles mesures la Région a-t-elle mises en œuvre pour soutenir les commerçants victimes des travaux menés à Saint-Job ?

La Région est-elle associée à ce projet et, si oui, dans quelle mesure ?

Sans vouloir déflorer les réponses aux autres questions à l'ordre du jour qui n'ont pas été posées, et pour en avoir fait l'expérience ce matin, j'aimerais savoir quelle est votre appréciation du plan de transports de la STIB mis en place à la suite de cet important chantier, et singulièrement du remplacement de la ligne de tram 92 par des bus.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Infrabel a entrepris les travaux de rénovation de la gare de Saint-Job, qui comprend la rénovation totale des deux quais pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les nouveaux quais seront désormais accessibles par deux nouveaux escaliers et deux ascenseurs. Le pont était vétuste et nécessitait également un renouvellement.

Le projet global est ambitieux, car il crée une place multimodale sur le pont, avec des arrêts de la STIB à proximité des escaliers et des ascenseurs de la gare. Un parking vélos est également prévu.

Les travaux sont gérés par Infrabel. La Région et Beliris participent aux frais pour l'aménagement de l'espace public en surface, qui mettra en valeur cette gare ferroviaire.

La STIB ne constate pas, pour l'instant, de surcharge sur les lignes de bus 37 et 60, ni sur les T-bus qui remplacent le tram 92 entre l'arrêt Fort-Jaco et l'arrêt Lancaster. Les horaires ont été adaptés pour tenir compte de l'allongement des temps de parcours et s'assurer que suffisamment de véhicules soient disponibles sur les lignes concernées.

Le service chargé des partenariats locaux de hub.brussels a organisé, comme souvent dans ce genre de cas de figure, des réunions préparatoires avec la commune d'Uccle et l'association des commerçants de la place de Saint-Job concernant le suivi des travaux. Les commerçants ont ainsi été mis au courant des risques afférents à ce chantier bien avant que celui-ci ne soit entamé. Le dialogue a été constant et s'est passé sans heurts.

Lors de ce type de réunion, hub.brussels aide les autorités et les associations de commerçants à mettre un maximum de mesures en place pour atténuer les impacts négatifs des chantiers sur les quartiers commerçants. Cela va de l'information à l'organisation d'événements renforçant l'attractivité de la zone, en passant par l'organisation de séances d'information sur les indemnités pour des nuisances liées à un chantier de longue durée, lorsqu'elles sont disponibles. Hub.brussels se sert de ses

1249 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- *U hebt jammer genoeg niet geantwoord op mijn belangrijkste vraag. In hoeverre kunnen de beslissingen over het Ter Kamerenbos worden aangepast om de extra verkeersdruk door de vele werkzaamheden te beperken?*

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat is een politiek gevoelig onderwerp en vergt een veel breder debat. Ik hoop dat het debat met Brussel-Stad opnieuw op gang komt zodra er een meerderheid is gevormd in het gewest. Dit is wellicht niet het moment om het standpunt van mijn partij daarover te herhalen.*

1249 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- *In lopende zaken kunt u nog altijd dringende problemen aanpakken. Gezien de verkeersproblemen lijkt het me verstandig om de bepalingen over het Ter Kamerenbos aan te passen.*

- *Het incident is gesloten.*

expériences dans le cadre d'autres chantiers pour diffuser les bonnes pratiques.

À travers son accompagnement, hub.brussels a par ailleurs aidé à professionnaliser la communication numérique de l'association des commerçants de la place de Saint-Job. C'est par ce moyen, notamment, que l'association parvient aujourd'hui à communiquer au sujet des travaux et à organiser des actions qui continuent de faire vivre le quartier, comme des événements pour la Saint-Nicolas ou les fêtes de fin d'année.

Je suis tout à fait consciente de l'impact de ce type de chantier sur le commerce local, qui subit déjà beaucoup de pressions et qu'il convient de préserver, car il contribue à rendre la ville accueillante et vivante.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je vous remercie pour vos réponses au sujet des lignes de bus et de trams, ainsi que sur le travail réalisé pour accompagner les commerçants. Malheureusement, vous ne répondez pas à la question principale, à savoir l'aménagement des décisions relatives au bois de la Cambre, pour limiter le surcroît de pression automobile dû notamment à l'accumulation de chantiers. Dans quelle mesure est-ce possible d'adapter les dispositions pour fluidifier le trafic ? Son augmentation pénalise les automobilistes, nuit à la qualité de vie et aggrave la pollution.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'adaptation du trafic dans le bois de la Cambre nécessite un débat beaucoup plus large, car il s'agit d'un sujet politique sensible. Le gouvernement est en affaires courantes. J'espère que, dès qu'il y aura une majorité à la Région, le débat sera relancé avec la Ville de Bruxelles. Vous connaissez la position de mon parti à ce sujet, mais ce n'est sans doute pas le moment de la rappeler. Ce dossier mérite d'être suivi.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Le fait d'être en affaires courantes n'empêche pas de gérer les questions urgentes. Vu les problèmes de circulation que le trafic génère, il me semblerait judicieux que vous réfléchissiez à une adaptation des dispositions relatives au bois de la Cambre.

- *L'incident est clos.*