



**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 1 APRIL 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 1^{ER} MARS 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

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de gevolgen van wegverzakkingen voor het MIVB-verkeer.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	9
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de hindernissen voor autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	12
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de doortocht van de tram op de Fonsnylaan, ter hoogte van de Zuidmarkt.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	14
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'impact des effondrements de voirie sur le trafic de la STIB.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	9
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 obstacles liés aux voitures partagées en Région de Bruxelles-Capitale.	
Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	12
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 passage du tram avenue Fonsny au niveau du marché du Midi.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	14
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,	
et à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de beveiligde en vertrouwelijke registratie van politievoertuigen op een witte lijst.		concernant les enjeux de sécurité et de confidentialité liés aux véhicules de police enregistrés dans une « white list ».	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	16	Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	16
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 PCC-trams.		concernant les trams PCC.	
Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle	19	Question orale de M. Benjamin Dalle	19
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 problematiek van het foutparkeren en laadpaalkleven op parkeerplaatsen voorbehouden voor het laden van elektrische voertuigen.		concernant la problématique du stationnement illégal ou abusif sur des emplacements réservés à la recharge des véhicules électriques.	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	22	Question orale de Mme Leila Agic	22
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 weigering van parking.brussels om de 40 door Delhaize Belgica aangeboden parkeerplaatsen over te nemen en het beheer van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg		concernant le refus de parking.brussels de reprendre les 40 places de parking proposées par le Delhaize Belgica et la gestion des places hors voirie.	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	26	Question orale de Mme Clémentine Barzin	26
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de werken op de Neerstalsesteenweg.		concernant les travaux chaussée de Neerstalle.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	28	Question orale de Mme Amélie Pans	28
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 slimme mobiliteit in Brussel.		concernant la smart mobility à Bruxelles.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	31	Question orale de Mme Amélie Pans	31
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de vertragingen te wijten aan slecht geparkeerde auto's op het MIVB-net.		concernant les retards causés par les voitures mal garées sur le réseau de la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	33	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de afwijking op het verbod op gecoördineerde bouwplaatsen.		concernant la dérogation à l'interdiction d'exécution des chantiers coordonnés.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	36	Question orale de Mme Amélie Pans	36
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het begrotingsbeheer en het 29e Boek van het Rekenhof betreffende de MIVB.		concernant la gouvernance budgétaire et le rapport du 29e cahier de la Cour des comptes à propos de la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	39	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende op afstand bestuurde auto's.		concernant les voitures pilotées à distance.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	41	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende spoorlopers op het MIVB-net.		concernant les intrusions sur les voies du réseau de la STIB.	
Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle	43	Question orale de M. Benjamin Dalle	43
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 veiligheid in de MIVB-stations en het federale regeerakkoord.		concernant la sécurité dans les stations de la STIB et l'accord de gouvernement fédéral.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	47	Question orale de Mme Amélie Pans	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de resultaten van de recentste mobiliteitsbarometer van Brupartners - Zelfstandige Ondernemers.		concernant les résultats du dernier baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants en matière de mobilité.	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Martine Raets	47	Question orale jointe de Mme Martine Raets	47
betreffende de resultaten van de barometer van Brupartners-Zelfstandige Ondernemers over mobiliteit.		concernant les résultats du baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants sur la mobilité.	

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

1105 **betreffende de gevolgen van wegverzakkingen voor het MIVB-verkeer.**

1107 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- De talrijke wegverzakkingen in het gewest zijn vooral te wijten aan de vervallen staat van het rioleringsnetwerk. Daarom heeft Vivaqua een lijst opgesteld van de stukken die prioritair moeten worden gerenoveerd.

Wat is de precieze impact van de wegverzakkingen op het MIVB-net? Wat zijn de zwaarst getroffen lijnen, de geregistreerde vertragingen enzovoort?

Welke maatregelen zijn er genomen of gepland om de veiligheid van de gebruikers en het personeel van de MIVB te garanderen? Zijn er specifieke veiligheidsprotocollen opgesteld voor wegverzakkingen? Wordt er jaarlijks een controle onder de tramlijnen uitgevoerd?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit, Vivaqua en de gemeenten? Zijn er gecoördineerde acties om de dienstverlening zo snel mogelijk te herstellen? Worden er simulatieoefeningen georganiseerd om de systemen te testen?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- In 2024 heeft de MIVB haar netwerk moeten aanpassen na 31 wegverzakkingen op het busnet en 4 op het tramnet. Er bestaan maatregelen op verschillende niveaus, maar de sleutel blijft een vlotte informatieoverdracht. Vivaqua communiceert met de MIVB via hun uitwisselingskanaal over komende of op handen zijnde werken. Via dat kanaal worden tegelijkertijd de

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant l'impact des effondrements de voirie sur le trafic de la STIB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Malheureusement, notre Région est souvent confrontée à des effondrements de voirie. Ceux-ci sont notamment à attribuer à la vétusté du réseau d'égouts bruxellois. Certaines communes et, par extension, certaines voies y sont plus confrontées que d'autres. L'intercommunale Vivaqua a d'ailleurs établi une liste de priorités dans le réseau à rénover.

Ces effondrements de voirie mettent en lumière la fragilité de certaines infrastructures, mais aussi leurs conséquences sur la mobilité des Bruxellois. Ces incidents entraînent des perturbations et des déviations sur le réseau de la STIB, non sans impact sur les usagers, l'efficacité et la régularité du service. Par ailleurs, les travaux de rénovation sont considérables et prennent parfois du temps.

Quelle est l'étendue précise des perturbations causées par ces effondrements sur le réseau de la STIB ? Pourriez-vous nous fournir des données sur les lignes les plus touchées, les retards enregistrés, etc. ?

Quelles mesures ont été prises ou sont envisagées pour assurer la sécurité des usagers et du personnel de la STIB face à de tels risques ? Des protocoles spécifiques de sécurité ont-ils été adoptés en cas d'effondrement de voirie ? Une vérification annuelle est-elle réalisée sous les lignes de tram pour éviter des effondrements sous les véhicules de la STIB ?

Comment se passe la coopération entre la STIB, Bruxelles Mobilité, Vivaqua et les communes bruxelloises ?

Existe-t-il des actions coordonnées pour gérer ce type de crise et rétablir rapidement un service normal ? Des exercices de simulation sont-ils organisés pour tester la réactivité et l'efficacité des dispositifs en place ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question concerne en effet un enjeu majeur, dont l'origine réside notamment dans l'état du réseau d'égouttage, sur lequel le prochain gouvernement devra se pencher sans plus attendre.

En 2024, la STIB a dû adapter son réseau localement, en urgence, à la suite de 31 effondrements de voirie sur le réseau de bus et de 4 effondrements de voirie sur le réseau de trams. Il existe des mesures à plusieurs niveaux, mais la clé demeure la transmission

wegbeheerder, de politiezone, de brandweer, De Lijn en de TEC geïnformeerd.

Een wegverzakking heeft ernstigere gevolgen wanneer het tramlijnen treft, die niet kunnen worden omgeleid en moeten worden vervangen door pendelbussen.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee soorten situaties. Bij een verzakingsrisico waarvoor geen onmiddellijke wegafsluiting vereist is, heeft de MIVB meer tijd om de omleiding of beperking van de lijn voor te bereiden en de passagiers en het personeel te waarschuwen.

Bij wegverzakkingen die in realtime plaatsvinden of ontdekt worden, beslist de MIVB, in samenwerking met Vivaqua en de wegbeheerder, welke maatregelen er nodig zijn.

De eerste omleidingen voor bussen of beperkingen voor trams worden onmiddellijk ingevoerd, op basis van vooraf bepaalde scenario's. Het beheer van zo'n situatie is meer of minder moeilijk, afhankelijk van de plaats van het incident, de duur van de onderbreking en de beschikbaarheid van pendelbussen.

Voordat een dienst wordt hervat, voert de MIVB een controle uit om er zeker van te zijn dat alles weer normaal kan verlopen.

fluide de l'information. Ainsi, Vivaqua communique avec la STIB via leur canal d'échange les chantiers à venir ou imminents. Ce canal informe simultanément les services de la STIB, le gestionnaire de la voirie, la zone de police concernée, le Siamu, ainsi que De Lijn et le TEC.

Les effondrements de voirie ont des conséquences plus importantes quand ils touchent les lignes de tram, qui ne peuvent souvent pas être déviées localement et doivent être interrompues et remplacées par des navettes par bus.

On distingue deux types de situation, à commencer par les risques d'effondrement pour lesquels une fermeture de la voirie avec effet immédiat n'est pas indispensable. On gagne alors un jour ou deux pour mieux préparer la fermeture à venir, les déviations des lignes de bus à orchestrer et les éventuelles lignes de tram à limiter. Ce délai sert surtout à prévenir les voyageurs et le personnel de la STIB en amont.

Le deuxième type de situation concerne les effondrements survenant ou découverts en temps réel et impliquant, de facto, la fermeture de la voirie. Ils sont gérés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 par le dispatching de la STIB et par le personnel de garde de Vivaqua, voire également par le gestionnaire de la voirie. Les responsables des voies à la STIB décident ensemble, avec le département d'exploitation de la STIB, Vivaqua et le gestionnaire de la voirie, des mesures à prendre en fonction de l'ampleur de l'effondrement.

Des premières déviations (pour les bus) ou limitations (pour les trams) sont immédiatement mises en place, basées sur des scénarios alternatifs prédéfinis. L'incident sera plus ou moins difficile à gérer en fonction de l'endroit où il se produit dans la ville, la durée de l'interruption et la disponibilité de bus navettes. Toute interruption en temps réel a, par ailleurs, un impact sur la planification des horaires du personnel de conduite et des voyageurs.

Avant chaque remise en service, la STIB demande une vérification préalable par son personnel d'encadrement, afin de s'assurer de pouvoir rétablir l'exploitation en situation normale.

La coopération entre les différents acteurs est facilitée par la récurrence de ces cas de figure. Le gestionnaire de l'effondrement - qui est souvent Vivaqua car l'effondrement de voirie est lié à l'égouttage - prend en charge la gestion du chantier, auquel il attribue le niveau de priorité le plus élevé. Par ailleurs, certains effondrements légers dont les incidences sur la voirie et ses usagers sont mineures ne sont pas traités avec le niveau de priorité le plus élevé, mais simplement balisés dans l'attente d'une intervention non urgente.

Si la perturbation est importante, une coordination spécifique est mise en place afin de lancer au plus vite le dispositif nécessaire : information de la clientèle, présence de personnel d'accompagnement, mise en place d'une navette, mise à disposition de nouvelles feuilles de route pour les agents de

¹¹¹¹ De samenwerking verloopt vlot, aangezien dergelijke gevallen zich vaker voordoen. De verantwoordelijke voor de wegverzakking, vaak Vivaqua, neemt het beheer van de werken op zich. Kleine wegverzakkingen met weinig impact op het verkeer worden doorgaans gewoon afgezet in afwachting van een niet-urgente herstelling. Bij een grote verstoring wordt er een specifieke coördinatie opgezet om de reizigers zo snel mogelijk te informeren, begeleiders en pendelbussen in te zetten, nieuwe routekaarten aan de chauffeurs te bezorgen enzovoort.

1113 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Samenwerking en communicatie tussen Vivaqua, Brussel Mobiliteit en de MIVB zijn essentieel. Vivaqua heeft een lijst opgesteld, per gemeente en per straat, van zones met een verhoogd risico op wegverzakkingen.*

Het is belangrijk om dit dossier te volgen, want wegverzakkingen hebben niet alleen gevolgen voor de voertuigen van de MIVB, maar ook voor de andere weggebruikers en omwonenden.

- Het incident is gesloten.

1117 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1117 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1117 **betreffende de hindernissen voor autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1119 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Dankzij deelauto's kunnen almaar meer gezinnen hun auto van de hand doen. Dat biedt tal van voordelen. Zo hoeven ze zich geen zorgen meer te maken over de kosten die verbonden zijn aan het bezit van een auto en over het vinden van een parkeerplaats.*

Uit een studie van de Ligue des familles blijkt dat deelauto's weinig tot helemaal niet gezinsvriendelijk zijn. Zo zijn er maar weinig met een kinderzitje; de keuze voor een gezinsmodel is beperkt; de achterdeuren moeten beter beveiligd kunnen worden; er zijn meer standplaatsen nodig en de spreiding over het gewest moet beter.

De gezinsbond doet een aantal aanbevelingen. Hij stelt voor om een persoonlijke begeleiding voor gebruikers te organiseren om de digitale kloof tegen te gaan, en duidelijkere tariefformules te garanderen.

conduite, etc. Un suivi rapproché de l'avancée des travaux est assuré pour rétablir la circulation dans les plus brefs délais.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- La commission a eu la chance, il y a quelques semaines, de rencontrer les instances de Vivaqua. Elles nous ont communiqué avoir réalisé une liste, par commune et par rue, des zones identifiées à risque accru d'effondrement.

La coopération et la communication entre Vivaqua, Bruxelles Mobilité et la STIB sont essentielles. J'espère que ce cadastre de Vivaqua pourra être bien suivi par les équipes de la STIB pour éviter tout drame et qu'il n'y a pas eu de blessés dernièrement au sein du personnel de la STIB.

Il importe de suivre ce dossier, car l'impact des effondrements de voirie ne se limite pas aux véhicules de la STIB, mais touche aussi les usagers, les piétons et les riverains.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant les obstacles liés aux voitures partagées en Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Que ce soit à Bruxelles ou dans d'autres grandes villes où des moyens de transport alternatifs le permettent, de plus en plus de ménages décident de se séparer de leur voiture pour assurer leurs déplacements. Cette évolution est rendue possible par l'intérêt suscité par les voitures partagées. En effet, en Région de Bruxelles-Capitale, de nombreux utilisateurs proposent aujourd'hui des services d'autopartage, à l'image de Cambio, Poppy ou encore l'entreprise Miles. Ces solutions offrent plusieurs avantages, tels que l'économie financière, la fin des tracasseries liés à l'entretien du véhicule ou les difficultés de stationnement.

Toutefois, malgré ces avantages, plusieurs inconvénients persistent, qui freinent l'utilisation de ces véhicules partagés. Une étude menée par la Ligue des familles auprès de dix-neuf familles nous éclaire sur le sujet et pointe plusieurs éléments qui rendent ces voitures peu, voire pas du tout adaptées aux familles.

Parmi les lacunes les plus souvent évoquées, citons le nombre insuffisant de voitures partagées équipées d'un siège auto pour les enfants. Cette absence, qui exige une véritable logistique de la part des familles concernées et entraîne fréquemment du stress, est pointée par la quasi-totalité des personnes sondées. Il est inutile de préciser que, pour les parents seuls ou les familles avec plusieurs enfants en bas âge, la situation est encore plus compliquée.

1121 *Beschikt u over actuele cijfers over het gebruik van deelauto's? Welke modellen worden aangeboden? Hoeveel operatoren zijn er actief? Hoeveel Brusselaars stellen hun privéwagens ter beschikking?*

Hoe staat het met de samenwerking tussen het gewest en de autodeelbedrijven?

Zult u de aanbevelingen van de gezinsbond ter harte nemen om de moeilijkheden weg te werken?

Hoe zullen autodeelbedrijven hun auto's toegankelijker maken, ook voor digibeten?

Hoe is het autodeelaanbod geëvolueerd sinds de invoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan? Wat is de doelstelling tegen 2030? Zitten we op schema?

Met de app Floya kunnen mensen deelauto's vinden, maar die bevat weinig gegevens over de beschikbare modellen. Hoe kan dat verholpen worden?

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Autodelen biedt tal van voordelen, maar vooral voor specifieke doelgroepen blijven er uitdagingen bestaan.*

Er zijn vijf erkende operatoren in het Brussels Gewest: Cambio, Getaround en Clem met vaste standplaatsen en Poppy en - voorlopig nog - Miles met een freefloatingsysteem. Daarnaast is er ook een erkend deelplatform voor particulieren, Cozywheels genaamd.

De operatoren bieden een uitgebreid aanbod aan, maar wij beschikken niet over actuele gegevens over de diversificatie en de spreiding van de modellen of over de afstemming tussen vraag en aanbod.

Volgens parking.brussels telden in 2023 de Brusselse autodeelbedrijven met vaste standplaatsen ongeveer 33.000 gebruikers en die met freefloating bijna 65.000. In 2023 werden

Les autres problèmes épinglés dans l'étude sont notamment la faible disponibilité de modèles familiaux ainsi que la nécessité de mieux sécuriser les portes arrière, d'augmenter le nombre de stations et d'élargir le territoire desservi.

La Ligue des familles formule d'autres recommandations telles que la proposition d'un accompagnement individuel pour faciliter l'utilisation de ces voitures, en particulier pour lutter contre la fracture numérique, et la garantie d'une transparence des formules tarifaires.

Disposez-vous de chiffres actualisés concernant l'utilisation des voitures partagées en Région bruxelloise et de données précises quant aux modèles de véhicules proposés ? Combien d'opérateurs sont actifs ? Combien de Bruxellois mettent à disposition leur véhicule privé ?

Pouvez-vous nous faire le point concernant la collaboration entre la Région et les sociétés d'autopartage présentes sur le territoire bruxellois ?

Comment comptez-vous répondre aux recommandations et aux difficultés soulignées dans l'étude de la Ligue des familles ?

Quelles autres pistes d'amélioration sont prévues par les sociétés d'autopartage pour rendre leurs flottes respectives plus accessibles à tous, y compris aux personnes concernées par la fracture numérique ?

Le plan régional de mobilité a clairement l'ambition de développer les services de partage de véhicules. Depuis sa mise en place, quelle est l'évolution de ces services ? Quelle est l'ambition affichée d'ici à 2030 ? Sommes-nous dans les délais pour atteindre ces objectifs ?

L'application Floya permet de détecter les véhicules partagés disponibles sur le territoire bruxellois. Cependant, elle donne peu d'informations sur les équipements des modèles disponibles. Comment peut-on améliorer ce dispositif ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'autopartage joue un rôle-clé dans la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. En offrant une solution alternative à la possession individuelle d'un véhicule, il permet une meilleure utilisation de l'espace public et une mobilité plus flexible, efficace et moins chère. Malgré une adoption croissante de ce système, des défis persistent, en particulier l'adaptation aux besoins de publics spécifiques.

En ce qui concerne les chiffres actualisés et les modèles de véhicules proposés, la Région de Bruxelles-Capitale compte actuellement cinq opérateurs agréés :

- en boucle : Cambio, Getaround et Clem ;

- en flotte libre : Poppy et Miles, qui vient cependant d'annoncer son départ.

er ruim 1,4 miljoen ritten uitgevoerd. Dat aantal lag in 2024 vermoedelijk nog hoger, want het aantal deelauto's nam toe en tien tot vijftien gezinnen kunnen gebruikmaken van een deelauto.

Over het deelplatform voor particulieren zijn er nog geen gegevens.

Une plateforme de partage entre particuliers, Cozywheels, est également agréée.

En pratique, les opérateurs diversifient leur offre, mais nous ne disposons pas de données actualisées pour suivre la diversification des flottes, évaluer la répartition des véhicules en fonction de leur type et l'adéquation de l'offre avec la demande.

D'après le dernier rapport de parking.brussels en 2023, l'autopartage en Région bruxelloise compte environ 33.000 membres d'opérateurs en boucle et près de 65.000 utilisateurs actifs en flotte libre ayant effectué au moins un trajet dans l'année.

En 2023, l'autopartage représentait plus de 1,4 million de trajets en lien avec la Région bruxelloise. Une hausse de ces chiffres est attendue pour 2024, ce que le prochain rapport de parking.brussels permettra de confirmer. Cette augmentation attendue résulte du nombre croissant de trajets et de véhicules partagés, qui peuvent chacun servir à dix à quinze familles. Ces véhicules ont également une incidence sur le stationnement et l'espace emprunté.

Au sujet du partage de véhicules privés, il n'existe pas encore de données consolidées.

En matière de collaboration entre la Région et les sociétés d'autopartage, il ressort de nos échanges avec les opérateurs qu'ils font face à deux obstacles majeurs pour adapter leur flotte aux besoins spécifiques des familles : un frein financier, nécessitant des soutiens pour certaines évolutions, et des incidents de vandalisme récurrents, qui compliquent la gestion des flottes et freinent les investissements.

En ce qui concerne les réponses aux recommandations de la Ligue des familles, son étude, financée par Bruxelles Environnement, s'inscrit dans un appel à projets visant à améliorer l'inclusivité de l'autopartage. Bruxelles Mobilité est étroitement associée à cette démarche. Les échanges avec les opérateurs montrent que la mise en œuvre de l'adaptation des flottes aux besoins des familles nécessite un soutien financier ciblé. Le prochain gouvernement devra s'inscrire pleinement dans cet esprit pour prendre en main l'enjeu crucial de l'attractivité de l'autopartage.

L'autopartage doit être accessible à toutes et tous, y compris aux personnes en situation de fracture numérique. Plusieurs initiatives existent ou sont à l'étude, notamment la simplification des interfaces des applications ou des autres solutions de réservation.

Depuis la mise en place du plan régional de mobilité, l'autopartage a connu une forte croissance, aussi bien en offre qu'en utilisation. L'ambition pour 2030 est de renforcer encore le service en veillant à augmenter le nombre de véhicules partagés, à poursuivre la diversification des flottes, à améliorer la couverture territoriale et à accélérer l'électrification des flottes.

¹¹²⁵ *Leefmilieu Brussel financierde de studie van de Ligue des familles in het kader van een projectoproep die tot doel heeft autodelen inclusiever te maken. Daaruit blijkt dat operatoren hun deelauto's niet zonder financiële steun kunnen aanpassen aan de behoeften van gezinnen. Daar zal de volgende regering voluit op moeten inzetten, als ze het autodelen aantrekkelijker wil maken.*

Voor digibeten werden een aantal initiatieven genomen of ze worden bestudeerd, zoals een vereenvoudiging van de apps of het aanbieden van andere reserveringsmogelijkheden.

Sinds de invoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan is het aanbod en het gebruik van deelauto's fors gegroeid. De doelstelling tegen 2030 is het aantal deelauto's nog te verhogen, de vloot meer te diversifiëren, het aanbod beter te spreiden en de elektrificatie te versnellen.

In Floya zijn voorlopig enkel Poppy en Cambio opgenomen, die laatste dan nog gedeeltelijk, want reservaties moeten via de app gebeuren. Om technische redenen zullen de andere operatoren niet meteen volgen, maar hopelijk gebeurt dat op termijn alsnog.

1127 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Net als onze vroegere collega Carla Dejonghe, ben ik erg begaan met het groeiend aantal alleenstaanden, waaronder alleenstaande ouders. Het openbaar vervoer of autodelen zijn soms hun enige verplaatsingsmogelijkheden. Daarom moeten we de operatoren absoluut motiveren om hun modellen te diversifiëren.*

Hoewel ik overtuigd ben van het belang van de vergroening van het wagenpark, is de elektrificatie van deelauto's niet rendabel of haalbaar. Daarvoor moeten we eerst nog zorgen voor voldoende openbare laadpalen, eventueel in samenwerking met privépartners.

- Het incident is gesloten.

1131 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1131 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1131 **betreffende de doortocht van de tram op de Fonsnylaan, ter hoogte van de Zuidmarkt.**

1133 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Elke zondag moeten de trambestuurders door de drukke Zuidmarkt rijden, op slechts een paar centimeter van de kraampjes. De vakbonden stellen die situatie al jaren aan de kaak. We mogen niet wachten tot er ongelukken gebeuren om preventieve maatregelen en veiligheidsmaatregelen te nemen.*

Waarom wordt er geen grotere veiligheidsafstand ingesteld tussen de kraampjes en de tramsporen?

Concernant l'application Floya et son amélioration, tous les opérateurs agréés ne sont pas encore intégrés à Floya. Actuellement, seuls Poppy et Cambio y sont disponibles, et l'intégration de ce dernier opérateur est limitée parce que les réservations se font encore par le biais de son application. L'intégration d'autres opérateurs n'est pas prévue à court terme, eu égard aux développements techniques importants que cela engendrerait. Elle est évidemment à envisager dans le futur.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je rebondis sur un sujet qui me tient à cœur et qui importait aussi beaucoup à notre collègue Carla Dejonghe. Il concerne la problématique des personnes vivant seules, dont le nombre ne cesse d'augmenter dans les grandes villes. Cette dénomination inclut les parents solos, qui ne disposent parfois pas d'autre moyen de déplacement que les transports en commun ou les voitures partagées.

Il est essentiel de sensibiliser les opérateurs à l'importance de la diversification des modèles de voiture, car le papa ou la maman solo a quelquefois besoin d'une voiture pour conduire son enfant à un match de football ou autre. Cela permettrait de répondre à l'une des préoccupations de la Ligue des familles.

Par ailleurs, je rebondis sur la question de l'électrification des voitures partagées. Même si celle-ci est une bonne idée sur le papier, et bien que je sois convaincue de l'importance de la verdurisation de nos flottes automobiles, cette option n'est ni rentable ni pratique pour les opérateurs. Il faudra s'efforcer de trouver une solution qui convienne à la fois aux opérateurs et aux usagers en prévoyant une offre de recharge suffisante dans l'espace public, éventuellement avec l'aide de partenaires privés.

Ma question, qui datait un peu, sera suivie prochainement d'autres questions de mon groupe sur le sujet de l'autopartage.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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 passage du tram avenue Fonsny au niveau du marché du Midi.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Tous les dimanches, certains conducteurs et conductrices de tram de la STIB prennent leur service la boule au ventre, parce qu'en plus de toutes les difficultés qu'ils ont à gérer dans le cadre de leur travail, ils doivent littéralement traverser le marché du Midi. Cela doit être unique au monde : un tram qui circule au milieu de l'un des marchés les plus fréquentés du pays, à quelques centimètres à peine des étals et des gens effectuant leurs achats.

Les syndicats dénoncent depuis des années les dangers engendrés par cette situation. Nous ne pouvons pas attendre qu'il y ait un

Waarom worden er geen veiligheidsmaatregelen genomen en wordt er geen personeel ingezet om die te handhaven?

Is er overleg geweest of gepland tussen de MIVB, de gemeente en het gewest over deze gevaarlijke situatie?

mort ou un enfant écrasé sous le tram pour enfin mettre en place des mesures de prévention et de sécurisation.

Pourquoi une distance de sécurité plus importante n'est-elle pas instaurée entre les étals et la voie de tram ?

Pourquoi des mesures de sécurisation et des moyens humains pour les faire respecter ne sont-ils pas mis en place ?

Y a-t-il déjà eu des échanges entre la STIB, la commune et la Région au sujet de cette situation dangereuse ? Qu'en est-il ressorti ? Si ce n'est pas le cas, comptez-vous programmer une telle rencontre ou concertation ?

¹¹³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het grootste probleem is dat sommige marktkramers de veiligheidsafstand tussen hun kraam en de tramsporen niet respecteren. De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben daarom contact opgenomen met de gemeente om ervoor te zorgen dat de verantwoordelijke van de Zuidmarkt er beter op toeziet dat de veiligheidsafstanden worden nageleefd.*

De MIVB heeft overigens op marktdagen een maximumsnelheid van 10 km/u ingevoerd tussen de Ruslandstraat en het Baraplein. Voorts zijn op verzoek van de politie mobiele slagbomen geplaatst aan de ingang van de markt.

Brussel Mobiliteit zal de komende jaren een aantal wijzigingen rond het Zuidstation bestuderen. Een van die studies betreft het Grondwetplein en het aangrenzende deel van de Fonsnylaan tussen de Zuidlaan en de overdekte straat.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La situation à cet endroit les jours de marché est effectivement compliquée. La principale difficulté réside dans le non-respect par certains marchands de la distance de sécurité entre leurs étals et les voies du tram.

La STIB et Bruxelles Mobilité sont en contact avec la commune et le responsable du placement des étals afin d'échanger sur les difficultés rencontrées par les conductrices et les conducteurs de tram. Plusieurs mesures ont également été prises par Bruxelles Mobilité, Sibelga et Infrabel pour améliorer l'éclairage et la signalétique dans la zone.

De son côté, la STIB a instauré une limitation de vitesse à 10 km/h dans la zone la plus sensible lors des jours de marché, entre la rue de Russie et la place Bara. À la demande de la police, des barrières mobiles de chantier cadenassées ont été installées à l'entrée du marché afin de sécuriser le site et garantir l'accès du tram au terminus Argonne.

Les discussions se poursuivent avec la commune pour veiller à ce que le responsable du placement des étals fasse respecter les distances de sécurité, ce qui constitue le principal axe d'amélioration. Nous espérons que ses demandes seront entendues.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité prévoit d'étudier, au cours des prochaines années, plusieurs aménagements autour de la gare du Midi. L'une de ces études portera notamment sur la place de la Constitution et la section limitrophe de l'avenue Fonsny entre le boulevard du Midi et la rue Couverte.

¹¹³⁷ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, bent u al eens ter plaatse geweest op zondagochtend?*

(Instemming van minister Van den Brandt)

Mijnheer de voorzitter, hebt u zelf al ter plaatse kunnen vaststellen hoe gevaarlijk de situatie is?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, êtes-vous déjà allée sur place un dimanche matin ?

(Assentiment de Mme Van den Brandt, ministre)

Monsieur le Président, avez-vous pu constater sur place la gravité et la dangerosité de la situation ?

1137 **De voorzitter.-** Ik heb inderdaad gezien hoe gevaarlijk de situatie is, maar ik heb ook gemerkt dat veel oudere mensen en moeders blij zijn dat er een tram in de buurt is.

1137 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Ik denk dat het mogelijk is om de twee te combineren: voorkomen dat mensen 500 meter moeten lopen met hun tassen vol boodschappen, zonder het risico te lopen dat iemand wordt omvergereden.**

U zegt dat de besprekingen worden voortgezet en dat er de komende jaren maatregelen zullen worden genomen. Persoonlijk hoop ik vanaf volgende zondag verbeteringen op het terrein te zien.

- Het incident is gesloten.

1147 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1147 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

1147 **en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1147 **betreffende de beveiligde en vertrouwelijke registratie van politievoertuigen op een witte lijst.**

1149 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Krachtens de ordonnantie van 1990 zijn prioritaire voertuigen vrijgesteld van parkeerretributie. In een hoorzitting in december legde parking.brussels uit dat enkel politievoertuigen geregistreerd staan in een specifieke witte lijst, die het agentschap beheert.**

Dat roept vragen op over de beveiliging en vertrouwelijkheid van die gegevens. Onherkenbare politiewagens vervullen een belangrijke rol bij surveillance en discrete onderzoeken. Het feit dat die voertuigen op een gecentraliseerde lijst staan, verhoogt het risico op identificatie, met alle gevolgen van dien voor de agenten die ze gebruiken.

Bevestigt u dat alle politievoertuigen, ook undercoverwagens, geregistreerd staan in een specifieke witte lijst die beheerd

M. le président.- Puisque vous m'interpellez, je vais vous répondre. J'ai en effet pu observer la dangerosité de la situation. Mais j'ai aussi remarqué que bon nombre de personnes âgées et de mères de famille sont heureuses d'avoir un tram à proximité des étals quand elles repartent les bras chargés de leurs achats. Si j'ai donc pu constater les dangers de cette proximité, j'en ai aussi vu les avantages pour un public plutôt fragilisé.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je pense qu'il est possible de combiner les deux : éviter aux gens de devoir parcourir 500 mètres avec leurs sacs remplis de courses, sans courir le risque qu'une personne âgée ou un enfant soit un jour renversé. Nous avons encore reçu récemment des photos effrayantes montrant le tram qui longe les étals et les gens qui ne le regardent pas. En se retournant, ils pourraient être emportés, même par un tram roulant à 10 km/h.

J'entends que les discussions se poursuivent et que des mesures seront mises en place dans les prochaines années. Moi, j'espère voir des améliorations sur le terrain dès ce dimanche. Si un accident mortel se produit, il ne faudra pas aller bien loin pour trouver les responsables.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

et 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 enjeux de sécurité et de confidentialité liés aux véhicules de police enregistrés dans une « white list ».

Mme Aurélie Czekalski (MR).- C'est ma collègue Éléonore Simonet qui avait déposé cette question, mais elle est partie entre-temps vers d'autres horizons. Je suis certaine qu'elle nous écoute aujourd'hui.

Lors de l'audition de parking.brussels, le 3 décembre dernier, devant notre Parlement, des précisions ont été apportées sur la gestion des dérogations au paiement du stationnement. Conformément à l'article 37 de l'ordonnance du 22 janvier 1990, les véhicules prioritaires bénéficient d'une exemption de paiement. Cependant, il a été indiqué que seuls les véhicules de police, qu'ils soient floqués ou banalisés, sont enregistrés dans une base de données spécifique, la liste blanche (« white list »), gérée par parking.brussels.

wordt door parking.brussels? Welke gegevens worden daarin opgenomen?

Welke maatregelen werden er getroffen om de veiligheid en de vertrouwelijkheid van die inlichtingen te garanderen, vooral voor undercoverwagens? Werden er bijvoorbeeld stresstests uitgevoerd?

Hoeveel personen hebben toegang tot die lijst? Hoe wordt de toegang gecontroleerd om misbruik van die gevoelige gegevens te voorkomen?

Waarom staan er enkel politievoertuigen op die witte lijst en geen andere prioritaire voertuigen, zoals die van de hulpdiensten?

Zijn er specifieke maatregelen van kracht voor undercoverwagens?

Cette spécificité soulève des préoccupations notables en matière de sécurité des données et de confidentialité. Les véhicules banalisés, en particulier, jouent un rôle-clé dans les missions de surveillance et d'investigation discrète. Leur identification au sein d'une base centralisée pourrait fragiliser leur anonymat et exposer les agents à des risques significatifs, notamment si ces données venaient à être compromises.

La gestion des accès à cette liste pose également des questions quant à la protection contre les cyberattaques ou l'usage abusif des données sensibles. En outre, cette démarche semble ne pas concerner d'autres véhicules prioritaires tels que ceux des services de secours, ce qui interroge sur la justification et la cohérence de ce traitement différencié.

Pouvez-vous confirmer que l'ensemble des véhicules de police, y compris les véhicules banalisés, sont inscrits dans une liste blanche spécifique gérée par parking.brussels, et préciser les types de données qui y sont enregistrés ?

Quelles mesures ont été mises en place pour garantir la sécurité et la confidentialité de ces informations, particulièrement pour les véhicules banalisés ? Des audits ou des tests de vulnérabilité ont-ils été réalisés sur cette base de données ?

Combien d'agents ou de collaborateurs ont accès à cette liste, et quels mécanismes de contrôle sont en place pour éviter tout accès non autorisé ou abusif à ces informations sensibles ?

Pourquoi cette inscription dans une liste blanche est-elle réservée aux véhicules de police ? Pour quelles raisons d'autres véhicules prioritaires tels que ceux des services d'incendie ou des ambulances n'y figurent-ils pas également ?

Étant donné les enjeux spécifiques liés à l'identification des véhicules banalisés, des mesures spécifiques sont-elles mises en place, notamment l'anonymisation des données ou une gestion séparée et hautement sécurisée pour ces véhicules ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous souhaitons par ailleurs une bonne continuation à Mme Simonet. J'ignore si elle nous suit en direct, mais le compte rendu lui sera probablement envoyé !

L'agence parking.brussels gère en effet une liste mentionnant les immatriculations des véhicules prioritaires en droit de déroger au tarif ordinaire ou dérogatoires au stationnement. La liste en question est communément appelée « white list ».

La marque du véhicule, sa couleur ou toute autre caractéristique qui permettrait de l'identifier n'y sont pas mentionnées. Des véhicules de police, notamment, y sont répertoriés, mais sans mention de leurs particularités. Leur anonymat, et spécialement celui des véhicules de police banalisés, est donc garanti.

L'accès à cette liste est strictement restreint à un nombre limité de collaborateurs identifiés au sein de parking.brussels : un contrôleur interne, douze membres de l'encadrement de

¹¹⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Het klopt dat parking.brussels een lijst beheert met de nummerplaten van prioritaire voertuigen die vrijgesteld zijn van parkeerretributie. Kenmerken zoals het merk en de kleur van de wagen worden niet vermeld, zodat de anonimiteit van de wagens gegarandeerd is.

Slechts een beperkt aantal medewerkers van parking.brussels heeft toegang tot die lijst, namelijk een interne controleur, twaalf medewerkers van de klantendienst en enkele leden van de informaticadienst.

Er is een specifieke veiligheidsprocedure van kracht om toegang te krijgen tot die lijst, waarbij de coördinator van de klantendienst of zijn aangewezen vervanger de enigen zijn die toegang hebben tot een specifiek e-mailadres waarlangs alle aanvragen voor opname in de lijst moeten passeren. Als de coördinator de aanvraag heeft bekrachtigd, geeft hij de

verantwoordelijken van de lokale kantoren de opdracht om het voertuig in te schrijven.

Die lijst is niet enkel bestemd voor politievoertuigen. Volgens het wettelijke kader mogen er ook ambulances, brandweerwagens, voertuigen van de MIVB en de NMBS en dergelijke meer in worden opgenomen.

son service clientèle (un coordinateur, son remplaçant désigné en cas d'absence, quatre responsables d'antennes et leurs six remplaçants désignés) et quelques membres de son service informatique.

La procédure de sécurité mise en place pour accéder à cette liste est la suivante : le coordinateur au sein du service clientèle ou son remplaçant désigné sont les seuls à avoir accès à une adresse électronique spécifique par laquelle doivent obligatoirement passer toutes les demandes d'inscription dans la liste des dérogations. Toute demande qui ne suit pas cette voie est déclarée invalide. Lorsque la demande est validée par le coordinateur, celui-ci donne l'instruction aux responsables d'antennes d'inscrire l'immatriculation du véhicule.

La liste des dérogations n'est pas réservée aux seuls véhicules de police. Le cadre légal autorise également l'inscription des ambulances, des véhicules de pompiers et d'intervention de la STIB, de la SNCB, d'Infrabel, de Vivaqua et de Sibelga, de déminage ou encore de transport de détenus.

1153 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Hoeveel andere voertuigen dan politievoertuigen staan er op de lijst? Staan die van bijvoorbeeld thuisverplegers er ook op?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'entends que cette liste blanche a été étendue à des véhicules autres que ceux de la police. Avez-vous une idée du nombre de ces véhicules ? Les véhicules des services infirmiers, par exemple, peuvent-ils figurer dans cette liste blanche ?

1155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- We hebben daarover gesproken met de gemeenten, maar ik beschik hier niet over die gegevens.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons discuté avec les communes de l'inscription de leurs véhicules. Je peux donc vous dire que ce chiffre existe, mais je ne suis pas en mesure de vous le communiquer aujourd'hui.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1159 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

1159 **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,

1159 **betreffende de PCC-trams.**

concernant les trams PCC.

1161 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- Een aanzienlijk deel van de MIVB-vloot bestaat nog steeds uit PCC-trams, hoewel die al lang niet meer aan de moderne vereisten voldoen en zelfs heel wat risico's inhouden. Voor de gezondheid van de bestuurder bijvoorbeeld, omdat ze niet ergonomisch zijn ingericht, de stuurcabine niet is geïsoleerd en er voortdurend lawaai is.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les trams de modèle PCC constituent toujours une partie non négligeable de la flotte de la STIB. Pourtant, comme le signalent les syndicats depuis des années, ces anciens véhicules qui circulent depuis plusieurs décennies ne sont plus du tout adaptés et présentent de nombreux dangers.

Tegelijkertijd zijn ze voor de 40% reizigers met een beperkte mobiliteit moeilijk toegankelijk. De PCC-modellen zijn echter vooral bijzonder gevaarlijk voor derden. Zo hebben ze te weinig grip en slippen ze regelmatig tijdens het remmen. Dat verhoogt het risico op ernstige ongevallen en dwingt bestuurders om een

Parmi ceux-ci figurent notamment les répercussions sur la santé des conducteurs. Ces véhicules ne sont pas équipés d'un rétroviseur du côté gauche, leur poste de conduite manque d'ergonomie et les extrémités pointues du tableau de bord blessent le conducteur au niveau des genoux. Sans oublier les vibrations mécaniques néfastes, décuplées lors du passage sur des rails cassés ou défectueux, les risques d'accident de travail liés à la sablière à remplir par le conducteur, le manque

noodstop uit te voeren, waardoor dan ook nog eens passagiers kunnen vallen.

d'isolation de la cabine, les insupportables nuisances sonores ainsi que les infiltrations d'eau dans le poste de conduite.

D'autre part, pour les 40 % de voyageurs considérés comme étant à mobilité réduite - les femmes enceintes ou avec poussette, les personnes porteuses d'un handicap, les personnes âgées ou les enfants en bas âge -, ces trams à plancher haut difficilement accessibles ont un effet dissuasif sur les usagers.

Enfin, les modèles PCC sont surtout très dangereux pour les tiers. Ils manquent d'adhérence, glissent de manière récurrente lors du freinage, au risque d'engendrer des accidents graves, et obligent les conducteurs à effectuer plusieurs freinages d'urgence durant leur service. Ces derniers peuvent en outre être à l'origine de lourdes chutes pour les passagers.

Ces vieux trams représentent deux autres dangers très graves. Ils sont d'une part dépourvus de gong audible pour prévenir de leur arrivée ; leur sonnette d'avertissement est insuffisante pour alerter les autres usagers de la route. Cela a déjà eu des conséquences mortelles, comme récemment encore à la Porte de Ninove. D'autre part, l'absence de rétroviseur du côté gauche est aussi la cause de très nombreux accidents, notamment avec des usagers faibles, des piétons, des trottinettes et des cyclistes. Pourquoi ce problème n'a-t-il pas encore été résolu ?

Avez-vous décidé d'accélérer le remplacement prévu des vieux trams PCC, qui ne devraient plus être en circulation depuis longtemps ?

En attendant, où en sont les campagnes de prévention pour protéger dans les meilleurs délais les agents de conduite de tous les risques liés aux vieux trams PCC ? Les organisations syndicales signalent ces dangers à chaque réunion de concertation en interne.

Enfin, et en urgence, avez-vous demandé à la STIB de prendre des mesures pour supprimer ou diminuer les risques de glissade des vieux trams PCC, et de les équiper d'un signal d'avertissement sonore suffisant et d'un rétroviseur côté gauche ? Si oui, quel a été le contenu des réponses fournies par la STIB et quel est le calendrier prévu ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB et moi-même sommes demandeuses de remplacer totalement et au plus vite les séries 7700 et 7900 des trams PCC. Ces vieux véhicules ne sont en effet accessibles ni aux personnes à mobilité réduite ni aux parents avec poussette.

Les principaux obstacles sont le coût de renouvellement de la flotte et la capacité de stockage nécessaire. Un tram moderne coûte plusieurs millions d'euros. Or, il reste une centaine de trams PCC en circulation. À cela s'ajoute la nécessité d'agrandir les dépôts et les surfaces de garage. Fin 2024, la STIB comptait encore 117 trams à plancher haut sur 410 ; 71,5 % des trams ont donc un plancher bas.

¹¹⁶³ Een ander gevaar is dat de bel van de PCC-trams niet luid genoeg klinkt om andere weggebruikers te waarschuwen. Daardoor zijn al dodelijke ongevallen gebeurd. Ook het ontbreken van een achteruitkijkspiegel aan de linkerzijde veroorzaakte al ettelijke ongevallen, hoofdzakelijk met actieve weggebruikers. Waarom is dat nog niet opgelost?

Laat u de PCC-trams versneld vervangen?

Hoever staan de campagnes om de bestuurders te beschermen?

Vroeg u de MIVB om maatregelen te nemen tegen het slippen tijdens het remmen, om de PCC-trams uit te rusten met een luider waarschuwingssignaal en van een linkerachteruitkijkspiegel te voorzien? Zo ja, hoe reageerde de MIVB en hoeveel tijd krijgt ze daarvoor?

¹¹⁶⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Net als de MIVB ben ik voorstander van een snelle, volledige vervanging van de PCC-trams. Dat is echter duur. Een moderne tram kost miljoenen, terwijl er nog een honderdtal PCC's in gebruik zijn. Daar komt bovenop dat de remises moeten uitbreiden.

Eind 2024 bestond 71,5% van de MIVB-vloot uit lagevloertrams. Voorlopig moet de maatschappij haar PCC-trams in gebruik houden, maar ze bestelde enkele jaren geleden wel 90 nieuwe trams, waardoor ze een groot deel van de oudere trams stelselmatig buiten gebruik kan stellen.

De MIVB bracht in het verleden verbeteringen aan de PCC's aan en richtte een werkgroep op die zich boog over maatregelen die meer comfort voor de bestuurders brengen.

Elke tram is uitgerust met een waarschuwingssignaal. De PCC-trams moeten naast de klassieke bel een bijkomende claxon krijgen.

Het slippen tijdens het remmen is niet aan het model gebonden, maar doet zich voor bij bepaalde weersomstandigheden, wanneer er bladeren op de sporen liggen of bij een noodstop.

¹¹⁶⁷ *Om dit te vermijden gebruiken verschillende trams een elektromagnetisch remsysteem en wordt er zand gestrooid op de rails.*

De PCC-trams zullen geleidelijk verdwijnen, anders komt de dienstverlening in het gedrang. De volgende regering zal hopelijk blijven investeren in nieuwe tramstellen.

¹¹⁶⁹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).** - *Die trams gaan al vele decennia mee. De MIVB heeft 128 trams met meer dan 1 miljoen kilometer op de teller. De vervanging daarvan gaat veel te traag. Aan het huidige tempo kan dat nog tot 2040 duren.*

Ondertussen werd de voorbije vijf jaar 140 miljoen euro verspild aan consultants, om nog maar te zwijgen over het fiasco van metrolijn 3! Met dat geld waren de trams al lang vervangen.

Hoeveel trams zijn al uitgerust met een bijkomende claxon? Hoe zit het met de ontbrekende achteruitkijkspiegels?

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de preventiecampagne.

- Het incident is gesloten.

À brève échéance, la STIB se voit contrainte de continuer à maintenir le parc de trams de type PCC en l'état, mais se réjouit de la livraison en cours des 90 trams commandés il y a quelques années. Elle concourra à déclasser une très grande partie des trams anciens.

Par le passé, la STIB a lancé plusieurs campagnes pour apporter des améliorations aux PCC, entre autres au niveau de la fermeture des postes de conduite. Un groupe de travail a vu le jour, composé de la direction du département des trams et des représentants des travailleurs, afin de voir quelles mesures prendre pour améliorer le confort des conducteurs.

Chaque tram, y compris les PCC, est équipé d'un avertisseur sonore. Les modèles T3 et T4 disposent de deux signaux d'avertissement, un gong et un klaxon. Une campagne est en cours pour équiper les PCC d'un klaxon en plus.

Les glissements dont vous faites état ne sont pas directement liés au type de tram. Ils peuvent se produire en raison des conditions météorologiques (pluie, neige et verglas réduisent l'adhérence des roues), de l'accumulation de feuilles mortes sur les rails en automne, ou encore d'un freinage d'urgence qui bloque les roues.

Pour éviter ces problèmes, les différents types de trams utilisent des systèmes de freinage comme le freinage électromagnétique et l'application de sable sur les rails pour améliorer l'adhérence.

Si les trams PCC doivent être remplacés, leur retrait immédiat ne serait pas sans conséquence sur la capacité et la fréquence de l'offre, d'où leur maintien en service. L'achat de nouveaux véhicules devrait permettre, autant que faire se peut, de mettre fin à leur circulation dans le futur. Il reviendra au prochain gouvernement de poursuivre les investissements dans de nouveaux types de tram.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB). - Certains de ces trams ont 53 ans d'ancienneté, d'autres 48 ans, d'autres 32 ans. Cela aussi doit être unique au monde. La STIB possède 128 trams qui ont un kilométrage supérieur à 1 million de kilomètres. Les agents techniques de la STIB font des miracles tous les jours, mais ce ne sont pas des magiciens.

Le remplacement de ces trams est beaucoup trop lent. Vous annoncez une commande de 90 nouveaux trams, mais combien sont livrés chaque année ? Le délai est beaucoup trop long. À ce rythme, nous sommes partis jusqu'en 2035, voire 2040.

Pas moins de 140 millions d'euros ont été gaspillés en frais de consultance ces cinq dernières années, sans parler des violations de la loi sur les marchés publics ! Et le fiasco du métro 3 a englouti des centaines de millions d'euros. Avec cet argent, nous aurions pu renouveler la flotte de trams depuis longtemps.

Vous parlez d'une campagne en cours pour les gongs, sans évoquer les rétroviseurs du côté gauche, dont l'absence entraîne des accidents graves. Combien de trams sont déjà équipés de cet indispensable gong supplémentaire ? Nous avons déjà mené des

- 1173 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE**
- 1173 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**
- 1173 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**
- 1173 **betreffende de problematiek van het foutparkeren en laadpaalkleven op parkeerplaatsen voorbehouden voor het laden van elektrische voertuigen.**
- 1175 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Veel eigenaars van elektrische wagens klagen dat niet-elektrische wagens onterecht geparkeerd staan op plaatsen met elektrische laadpalen. Daarnaast zien we ook een toename van het aantal zogenaamde laadpaalklevers: mensen die hun elektrisch voertuig onbeperkt aan de laadpaal laten staan, ook wanneer hun batterij volledig is opgeladen, om zo het betaald parkeren te omzeilen. Gemiddeld zou een voertuig tot wel drie keer langer aan de laadpaal blijven staan dan strikt noodzakelijk. Dat leidt tot een gebrek aan doorstroming bij laadpalen en tot frustratie bij andere gebruikers van elektrische voertuigen.
- Steden zoals Leuven en Antwerpen hebben daarom een rotatietarief ingevoerd, dat ingaat zodra het voertuig volledig geladen is. Dat tarief ligt hoger dan de reguliere parkeerkosten, met de bedoeling bestuurders te stimuleren hun wagen te verplaatsen.
- In Brussel geldt momenteel een systeem waarbij een forfaitaire vergoeding van 50 euro wordt opgelegd aan gebruikers van niet-elektrische voertuigen of aan gebruikers van een elektrisch voertuig dat niet of niet meer fysiek is aangesloten op de laadpaal.
- Voor een optimaal gebruik van het Brusselse laadpalennetwerk is het cruciaal om systematisch te controleren op foutparkerders, zowel voor niet-elektrische wagens als voor

débats dans cette commission sur les accidents avec des tiers, des piétons, des personnes qui ne sont pas attentives et traversent sans regarder. Un signal sonore suffisant est indispensable pour éviter des accidents graves.

Vous n'avez pas répondu pas à ma question sur le degré d'avancement de la campagne. Les représentants des travailleurs font leur travail en réunion, mais la progression du dossier est beaucoup trop lente, la direction néglige la sécurité du personnel et des voyageurs et vous faites de même, Madame la Ministre.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENJAMIN DALLE

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

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

concernant la problématique du stationnement illégal ou abusif sur des emplacements réservés à la recharge des véhicules électriques.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *De nombreux propriétaires de voitures électriques se plaignent des voitures non électriques garées sur des emplacements équipés de bornes de recharge et du nombre croissant de véhicules électriques s'éternisant aux bornes de recharge pour éviter de payer le stationnement.*

Des villes comme Louvain et Anvers ont donc introduit un tarif de rotation qui prend cours dès que le véhicule est complètement chargé. Ce tarif est plus élevé que le tarif de stationnement habituel, afin d'inciter les conducteurs à déplacer leur voiture.

Le système en vigueur à Bruxelles prévoit qu'une redevance forfaitaire de 50 euros est due pour les véhicules non électriques ou les véhicules électriques qui ne sont pas raccordés à la borne de recharge ou qui ne rechargent pas ou plus.

Comment les scan-cars de parking.brussels déterminent-elles la durée exacte de la recharge électrique, afin que le temps de recharge autorisé de 4,5 h ne soit pas dépassé et que cette redevance puisse être correctement perçue ?

Combien d'amendes liées à cette problématique parking.brussels a-t-elle infligées au cours des trois dernières années ?

elektrische wagens die niet meer aan het laden zijn, en dus ook op laadpaalklevers, die de laadpaal nodeloos bezet houden.

Hoe bepalen de scancars van parking.brussels het exacte tijdsverloop van elektrisch laden, zodat de toegestane laadtijd van 4,5 uur niet overschreden wordt en de forfaitaire retributie van 50 euro correct kan worden opgelegd?

Kunt u aangeven hoeveel controles parking.brussels de voorbije drie jaar heeft uitgevoerd op foutparkeerders op plaatsen voorbehouden voor elektrisch laden? Hoeveel retributies zijn in die periode uitgeschreven? Kunt u een onderverdeling maken tussen wagens die op zo'n parkeerplaats stonden zonder aansluiting aan een laadpaal, wagens die wel waren aangesloten op een laadpaal, maar die niet aan het laden waren en wagens die aangesloten waren op een laadpaal en de maximumduur van 4,5 uur overschreden?

¹¹⁷⁷ Kan de scan-car of een controleur momenteel nagaan of een voertuig dat met de laadpaal verbonden is, daadwerkelijk nog aan het laden is? Bestaan er afspraken of samenwerkingen met exploitanten van laadpalen om realtime-informatie te delen? Zo niet, zult u zo'n samenwerking tot stand brengen?

Steden als Leuven en Antwerpen hanteren reeds het zogenaamde rotatietarief, dat in werking treedt zodra het voertuig volledig geladen is, om langparkeerders te ontmoedigen. Zult u in het Brussels Gewest soortgelijke maatregelen invoeren? Welke modaliteiten en tarieven worden daarbij gehanteerd? Wordt die regeling over het hele grondgebied ingevoerd?

Zal de regering een onderscheid maken tussen hybride wagens en volledig elektrische voertuigen? De laadsnelheid van beide types verschilt immers sterk.

¹¹⁷⁹ **De voorzitter.-** Tijdens het bezoek van de commissie vorige week aan parking.brussels konden we meerijden met een scan-car. Dat was een interessante ervaring.

¹¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Foutparkeren en laadpaalkleven zijn reële uitdagingen. De vakken bij laadpalen zijn bedoeld om elektrische wagens op te laden en niet om je wagen er te laten staan na het opladen, laat staan als parkeerplaats voor niet-elektrische auto's. Bestuurders weten dat, maar het is bekend dat controle nodig is om regels te doen naleven. Als we willen dat het systeem voor iedereen werkt, moeten we de controles dan ook opvoeren.

Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Sibelga en Brugel vormen samen het begeleidingscomité van electrify.brussels en bereiden samen een rotatietarief voor. Daarbij houden ze rekening met de ervaringen in Antwerpen en Leuven, evenals met de Brusselse parkeertarieven. Het principe van een rotatietarief werd al voorgesteld aan de gemeenten via Brulocalis en de Conferentie van Burgemeesters. De uitvoering en nadere regels maken deel uit van een overeenkomst die met elke gemeente afzonderlijk wordt gesloten. De bedoeling is om op

La scan-car ou un contrôleur peut-il actuellement vérifier si un véhicule branché à une borne de recharge est effectivement encore en charge ?

Existe-t-il des accords ou des collaborations avec les exploitants de bornes de recharge pour partager des informations en temps réel ?

Envisagez-vous d'introduire des mesures similaires au tarif de rotation instauré à Louvain et Anvers ?

Le gouvernement fera-t-il une distinction entre les voitures hybrides et les véhicules entièrement électriques ? Leur vitesse de recharge varie considérablement.

M. le président.- La semaine dernière, la commission a visité les locaux de parking.brussels. À cette occasion, nous avons pu embarquer dans une scan-car. L'expérience était intéressante.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Les emplacements près des bornes de recharge sont destinés à recharger les voitures électriques et non à y laisser sa voiture après la recharge, et encore moins à y garer des voitures non électriques. Si nous voulons que le système fonctionne, il faut augmenter le nombre de contrôles.

Le comité d'accompagnement d'electrify.brussels prépare un tarif de rotation en s'appuyant sur les expériences d'Anvers et de Louvain et les tarifs de stationnement à Bruxelles. Chaque commune fixera ses règles pour sa mise en œuvre. L'objectif final est de fluidifier davantage la rotation.

Entre-temps, parking.brussels contrôle les bornes de recharge au moyen de scan-cars et d'agents. Seule une surveillance visuelle est possible pour l'instant à l'aide d'un voyant de contrôle. Des collaborateurs de parking.brussels doivent ensuite valider les images envoyées mais ils ne peuvent toutefois que vérifier que le câble est branché et que la borne est allumée.

die manier tot een breed beleid te komen dat een vlotte rotatie stimuleert.

In afwachting van een rotatietarief controleert parking.brussels de oplaadplekken door middel van scancars en stewards te voet. Op dit moment is er enkel visuele controle mogelijk. Aan de hand van een controlelampje kunnen stewards nagaan of het voertuig is aangesloten, of het laden nog aan de gang of voltooid is, en of de laadpaal defect is of geen elektrische stroom krijgt. Medewerkers van parking.brussels moeten de beelden valideren die door de scancars doorgestuurd worden, maar ze kunnen alleen nagaan of de auto op de laadplek wel degelijk via een kabel met de laadpaal verbonden is en of het controlelampje op de laadpaal aangeeft dat het voertuig op dat ogenblik wordt opgeladen. Daartoe moet het lampje wel voldoende duidelijk zijn op de verstuurde beelden. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen elektrische en hybride voertuigen.

Er kan dus nog niet nagegaan worden hoelang het opladen precies duurt. Dat neemt niet weg dat het aantal controles behoorlijk wordt opgevoerd: van ruim 32.000 gecontroleerde voertuigen in 2023 naar iets meer dan 56.000 in 2024. Dat komt neer op een stijging van bijna 75%, terwijl het aantal retributies voor onrechtmatige bezetting van die laadplekken toenam van 1.682 in 2023 tot 9.468 in 2024. Dat is bijna een vervijfvoudiging.

1183 De leveranciers van de laadpalen en parking.brussels werken momenteel met mijn kabinet samen aan oplossingen om die zones beter te controleren. Het is de bedoeling dat parking.brussels op korte termijn toegang krijgt tot de gegevens in verband met het gebruik van de laadpalen, zodat het bij klachten kan nagaan of een voertuig wel degelijk aan het opladen is. Daarnaast moet het agentschap het controlesysteem van de scancars in real time kunnen verbinden met de databank van Sibelga om te controleren of een voertuig in de laadzone wel degelijk aan de laadpaal is aangesloten.

Ook andere voorstellen worden bekeken. Zo bestudeert Sibelga de mogelijkheid om een rotatietarief in te voeren dat van toepassing zou zijn zodra de oplaadperiode is afgelopen. Een andere mogelijkheid is de invoering van betaald parkeren in de betrokken zones, ook tijdens het opladen. Zo kunnen we garanderen dat alle types geparkeerde voertuigen op dezelfde manier worden behandeld. Voor eigenaars van een elektrisch voertuig is het bovendien een voordeel dat ze hun auto in hun eigen wijk kunnen opladen, omdat ze daarvoor een parkeerkaart kunnen krijgen. Ten slotte is er op korte termijn een oplossing nodig om een tarifiering van die zones te garanderen, waar ook de burgemeesters om vroegen.

1185 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De handhaving is een oud zeer. Ik ben blij te horen dat het aantal controles vervijfvoudigd is, maar ik betreur dat de controle nog louter visueel is en dat er nog geen technologische oplossingen voorhanden zijn.

Het Brussels Gewest heeft niet alleen minder autoverkeer nodig, ten voordele van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, maar

Aucune distinction n'est faite entre véhicules électriques et hybrides.

Il n'est donc pas encore possible de vérifier exactement la durée de la recharge. Entre 2023 et 2024, les contrôles ont néanmoins augmenté de presque 75 % et le nombre de redevances a pratiquement quintuplé.

Les fournisseurs des bornes et parking.brussels travaillent avec mon cabinet afin de trouver des solutions pour mieux contrôler ces zones. L'idée serait de permettre à parking.brussels d'accéder à court terme aux données relatives à l'utilisation des bornes. En outre, il faudrait connecter le système de contrôle des scan-cars à la base de données de Sibelga afin de vérifier si un véhicule présent dans la zone de recharge est bien connecté à la borne de recharge.

Outre un tarif de rotation actuellement à l'étude par Sibelga, introduire un stationnement payant, y compris pendant la recharge, est une autre possibilité. Cela permettrait aux propriétaires de véhicules électriques de pouvoir recharger dans leur propre quartier grâce à la carte de riverain.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Je salue l'augmentation du nombre de contrôles mais je regrette qu'ils ne soient que visuels.*

Je me réjouis également d'apprendre que le tarif de rotation sera adopté et que des concertations ont lieu avec les communes. Les modalités sont-elles connues ? Comment sera calculé le

ook een zo snel mogelijke elektrificatie van het wagenpark. Wie zelf geen parkeerplaats heeft, moet daarom in eigen buurt over een parkeerplaats kunnen beschikken waar laden mogelijk is. Als mensen daar dan veel te lang parkeren of een niet-elektrische wagen parkeren, is dat een pijnpunt.

De cd&v-fractie is daarom bijzonder verheugd dat het rotatietarief zal worden ingevoerd en dat daarover overlegd wordt met de gemeenten. Zijn de modaliteiten daarvan bekend? Hoe zal het tarief worden berekend: forfaitair of per uur of minuut? Hoe zal dat worden gecontroleerd?

De invoering van dat rotatietarief wordt aangekondigd voor 2025. Zitten we op schema? Hoe zal dat aan de Brusselaars gecommuniceerd worden? Het zal immers een grote impact hebben op parkeren in eigen buurt, zeker voor de eigenaars van elektrische wagens.

1187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er zijn nog heel wat zaken die uitgeklaard moeten worden in verband met de tarieven en het tijdschema. Daarover zal tijdig worden gecommuniceerd, maar dat er nog steeds geen nieuwe regering is, helpt de zaak natuurlijk niet vooruit.

- Het incident is gesloten.

1191 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**
1191 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1191 **betreffende de weigering van parking.brussels om de 40 door Delhaize Belgica aangeboden parkeerplaatsen over te nemen en het beheer van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg**

1193 **Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).**- Al jaren brengt de massale afschaffing van parkeerplaatsen de bewoners van verschillende wijken in de problemen.

Parking.brussels heeft niet veel tijd meer om de in de beheersovereenkomst vastgelegde 20.000 plaatsen buiten de openbare weg te creëren, bijvoorbeeld via publiek-private partnerschappen voor onderbenutte parkings.

Mijn verbazing was dan ook groot toen de burgemeester van Jette bij de voorstelling van de fietssnelweg aankondigde dat Delhaize Belgica veertig plaatsen had aangeboden, maar dat parking.brussels die had geweigerd wegens te weinig parkeerdruk.

Door plaatsgebrek staan er nu al gevaarlijk geparkeerde auto's in de wijk na 21 uur. Hoe zal de situatie eruitzien na de afschaffing van parkeerplaatsen door de fietssnelweg en de mogelijke komst van tramlijn 15?

tarif : au forfait, à l'heure ou à la minute ? De quelle manière s'effectueront les contrôles ?

L'adoption du tarif de rotation devrait être annoncée en 2025. Sommes-nous dans les temps ? De quelle manière les Bruxellois en seront-ils informés ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Les Bruxellois en seront informés à temps mais l'absence de nouveau gouvernement ne fait pas avancer les choses.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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

concernant le refus de parking.brussels de reprendre les 40 places de parking proposées par le Delhaize Belgica et la gestion des places hors voirie.

Mme Leila Agic (PS).- Depuis plusieurs années, la suppression massive de places de stationnement à Bruxelles, sans solutions alternatives crédibles, met en grande difficulté les habitants de plusieurs quartiers.

Le contrat de gestion de parking.brussels exigeait la mise à disposition de l'équivalent de 20.000 emplacements de stationnement hors voirie d'ici à 2026. Pour y parvenir, une convention-type pouvait être créée et des partenariats public-privé concernant des parkings sous-utilisés pouvaient être développés.

Lors des auditions, parking.brussels a déclaré avoir créé 5.638 places hors voirie. Vous conviendrez qu'il reste très peu de temps pour arriver aux 20.000 places demandées.

Quelle ne fut donc ma surprise devant l'annonce de la bourgmestre de Jette lors d'une présentation de la cyclostrade passant par Belgica et la rue Serkeyn : le Delhaize de Belgica était prêt à mettre 40 places de son parking à disposition

¹¹⁹⁵ *Die beslissing is totaal onverantwoord. Parking.brussels vervult zijn taak niet en weigert ook nog eens een oplossing om de huidige situatie te verhelpen en erger te voorkomen. Ondertussen gaan de afschaffingen door zonder haalbaar alternatief.*

Bevestigt u dat parking.brussels 40 parkeerplaatsen van Delhaize Belgica heeft geweigerd? Wat is de reden daarvoor?

Hoever staat parking.brussels met de uitrol van parkeerplaatsen buiten de openbare weg?

Welke criteria hanteert parking.brussels om samenwerkingen te weigeren of te aanvaarden?

Was u op voorhand op de hoogte van de weigering? Zo ja, welke instructies hebt u aan parking.brussels gegeven?

Hoe zorgt u ervoor dat parking.brussels zijn taak vervult, zeker nu er zo veel parkeerplaatsen worden afgeschaft?

De Brusselaars verwachten een parkeerbeleid dat concrete en coherente oplossingen biedt. Voor zulke beslissingen, die indruisen tegen de behoeften, bent u een uitleg verschuldigd.

de parking.brussels, mais l'Agence du stationnement a décliné l'offre, arguant que le quartier ne serait pas assez sous tension ! Mais que faut-il à parking.brussels ?

Pour rappel, la situation était déjà préoccupante en soirée dans ce quartier. On peut déjà constater des voitures garées de manière dangereuse après 21h par manque de places. À cela s'ajoute désormais les suppressions de places dans le cadre du passage de la cyclostrade. Je n'ose imaginer les répercussions dans le quartier de la validation éventuelle de la première version du projet de la ligne de tram 15.

Cette décision est totalement irresponsable. Non seulement parking.brussels ne remplit pas son rôle de création de places hors voirie, mais en plus, l'agence refuse une solution qui aurait pu soulager les habitants et prévenir l'aggravation qui arrive. Si parking.brussels avait atteint son quota de création de places hors voirie, la décision aurait peut-être pu se justifier. Et encore, dans ce quartier-là ! Mais ce n'est pas le cas.

Au contraire, les suppressions continuent sans qu'aucune solution alternative viable soit mise en place. Lorsque je vous ai demandé si des places de stationnement étaient prévues hors voirie pour compenser la suppression d'emplacements dans le cadre de l'installation de la cyclostrade, vous avez évoqué des discussions en cours, sans aucune confirmation.

Comment justifier un tel refus au vu de la situation actuelle et future du quartier Belgica ? Ses habitants sont en première ligne de ces décisions absurdes qui compliquent encore leur quotidien.

Pouvez-vous confirmer le refus de parking.brussels ? Pour quelles raisons concrètes l'agence a-t-elle refusé ces 40 places mises à disposition par le Delhaize Belgica ?

Quel est l'état du déploiement des places de stationnement hors voirie par parking.brussels ? Celui-ci a-t-il connu une explosion depuis les auditions devant notre commission dont nous n'aurions pas connaissance ?

Selon quels critères l'Agence du stationnement refuse-t-elle ou accepte-t-elle ce genre de collaboration ?

Avez-vous été informée du refus avant qu'il soit acté ? Si oui, quelles ont été vos instructions à parking.brussels ?

Quelles mesures prendrez-vous pour garantir que l'agence remplisse pleinement sa mission de création de places de parking hors voirie, notamment dans un contexte de suppression de nombreuses places dans certains quartiers ?

Les Bruxellois attendent des solutions concrètes et cohérentes en matière de politique de stationnement. Ce type de décision qui va à l'encontre des besoins ne peut rester sans explication.

¹¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Parkeerplaatsen langs de openbare weg nemen ruimte in beslag die voor andere functies gebruikt kan worden en worden dus*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plus de l'espace est réservé au stationnement en voirie, moins il y en a pour d'autres fonctions, des lieux de rencontre, de larges trottoirs, des pistes

het best vervangen door parkeergelegenheid buiten de openbare weg.

Er zijn echter grote verschillen tussen de wijken. Op sommige plaatsen worden ondergrondse parkings weinig gebruikt en op andere plaatsen staan ze vol of zijn er gewoon geen.

Partners als BePark kunnen privéparkings ter beschikking stellen van het publiek. Parking.brussels heeft daarvoor echter een beperkt budget en moet dus keuzes maken op basis van de haalbaarheid en het nut van dergelijke projecten. Ze hebben alleen zin als de bestaande parkeerplaatsen voor bijna 100% gebruikt worden en als de ondergrondse parkings niet te duur en voldoende toegankelijk zijn.

¹²⁰¹ *In dit concrete geval hebben Brussel Mobiliteit en BePark overlegd met de overnemer van de Delhaize-winkel. Ze hebben vastgesteld dat er aanzienlijke werken nodig zouden zijn om de parking voor iedereen toegankelijk te maken. Bovendien zou de parking alleen voor het publiek toegankelijk worden buiten de openinguren van de winkel, wat het hele proces veel ingewikkelder maakt.*

In deze wijk wordt 's avonds en 's nachts maar 77% tot 85% van de parkingplaatsen langs de openbare weg gebruikt. In die cijfers is rekening gehouden met de inrichting van de tramlijn tussen het Noordstation en Belgica, de toekomstige fietssnelweg C28 en de herinrichting van de Firmin Lecharlierlaan en de Picardstraat.

De gemeente Jette is een groot voorstander van meer parkeerplaatsen buiten de openbare weg in deze buurt en heeft nog diverse andere voorstellen in die richting gedaan. Parking.brussels onderzoekt die momenteel, maar zoals gezegd beschikt het slechts over een beperkt budget. Zonder volwaardige regering is het momenteel niet mogelijk om subsidies toe te kennen aan parking.brussels voor extra parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

cyclables ou les transports en commun. Il est important de renforcer et d'encourager le stationnement hors voirie là où c'est possible.

Il est vrai aussi qu'il existe une grande différence d'un quartier à l'autre. Dans certains, l'offre de parkings souterrains est sous-utilisée et dans d'autres, elle manque totalement ou est saturée. L'exercice doit donc être réalisé quartier par quartier.

Des partenaires comme BePark peuvent mettre des parkings privés à la disposition du public. L'agence parking.brussels fonctionne quant à elle avec des subventions de la Région. Les possibilités de financement étant limitées, les projets sont toujours choisis en fonction de leur faisabilité et de leur intérêt. Par ailleurs, bien qu'il s'agisse ici d'un projet en discussion depuis longtemps, le gouvernement en affaires courantes dispose de moyens limités pour en soutenir de nouveaux.

Parmi les éléments pris en considération par parking.brussels pour retenir une proposition figurent la saturation en voirie, qui doit approcher les 100 %. Il faut également une tarification suffisamment dissuasive en voirie, afin que l'utilisateur se dirige plus volontairement vers les parkings souterrains. Souvent, les riverains disent qu'il est beaucoup plus cher de stationner hors voirie que dans la rue. Nous avons donc travaillé avec la commune de Jette pour adapter les tarifs du parking souterrain dans le cadre du réaménagement des abords de la place Reine Astrid.

Le cas échéant, quand une solution hors voirie est développée, elle doit répondre à des besoins en accessibilité qui s'apparentent à ceux des emplacements privés.

Des réunions spécifiques avec le repreneur du Delhaize, Bruxelles Mobilité et Be Park ont donné lieu à quelques constats :

- la reprise de la gestion du parking nécessite d'importants frais de sécurisation et de gestion dus à la configuration spécifique du parking, qui se situe dans un coin, et aux besoins de livraison du parking ;

- le parking du Delhaize est soumis aux horaires d'ouverture et de fermeture à sa clientèle, ce qui engendre une contrainte importante pour son usage par les riverains, à moins d'avoir la garantie que les places seraient bien réservées aux riverains et non occupées en journée par la clientèle. Trouver le bon équilibre reste un enjeu. Ce n'est pas insurmontable, mais cela complique l'exercice.

Selon l'étude de saturation effectuée par parking.brussels, le taux d'occupation moyen de la situation projetée sur la zone de report était de 77 %, et de 85 % en soirée et la nuit. À noter que la situation tient compte de tous les projets identifiés, à savoir, l'aménagement du tram reliant Gare du Nord et Belgica, le projet de cyclostrade C28, le réaménagement de l'avenue Firmin Lecharlier et le réaménagement de la rue Picard. Toutefois,

quelques-uns de ces projets sont encore en phase de demande de permis.

L'ensemble de ces résultats a été présenté à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à la commune de Jette lors de plusieurs réunions. L'agence parking.brussels a poursuivi dans cette voie, notamment à la demande de la commune de Jette, fortement demandeuse de poursuivre le projet.

En s'appuyant sur les données hors voirie de parking.brussels, le travail d'identification et d'analyse des pistes de compensation hors voirie mettait cinq pistes principales en avant au regard de l'application de son analyse multicritères :

- trois des cinq parkings retenus étaient associés à du logement, rendant la prise de contact plus difficile ;

- un parking était associé à un magasin soumis à des horaires d'ouverture et de fermeture pour sa clientèle. Comme je l'ai déjà souligné, cela engendre une contrainte importante pour l'usage par les riverains ;

- un parking de bureaux de 106 places semblait être théoriquement le plus intéressant en matière de mutualisation, grâce au levier du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace). L'échéance du permis d'environnement étant fixée à 2037, le nombre de titulaires et l'incertitude sur le nombre de places disponibles mettent en doute la faisabilité de cette piste.

L'analyse de ces pistes hors voirie est toujours en cours. Néanmoins, sans gouvernement de plein exercice, la Région n'est plus en mesure de subsidier parking.brussels dans le développement de solutions hors voirie. En revanche, je suis entièrement d'accord que cette tâche demeure cruciale. C'est la raison pour laquelle elle figure au contrat de gestion.

¹²⁰³ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Volgens zijn beheerscontract moet parking.brussels 20.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg creëren. Is daar dan geen budget voor voorzien? Volgens de burgemeester van Jette berust de weigering in dit geval vooral op het feit dat de bestaande plaatsen niet volledig bezet zijn, maar een bezettingsgraad van 84% is toch al behoorlijk hoog.

Mme Leila Agic (PS).- Je voudrais des éclaircissements sur un point : le contrat de gestion avec parking.brussels prévoyait 20.000 places de parking hors voirie. N'ont-elles pas été budgétisées au moment de la rédaction du contrat ? Pourquoi cet argument est-il invoqué aujourd'hui, si c'était prévu il y a plus de cinq ans ? La bourgmestre de Jette m'a clairement dit que le refus de parking.brussels portait sur la question de la saturation. Vous me dites qu'après analyse, en tenant compte des futurs aménagements, on arrive à 84 % de taux d'occupation en soirée, ce qui est un chiffre hallucinant.

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Om precies te zijn: 85%.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le chiffre exact est 85 %.

¹²⁰³ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Ik stel voor dat de commissie de wijk eens bezoekt op een avond. Hoe worden die cijfers eigenlijk berekend?

Mme Leila Agic (PS).- Je propose une visite de la commission de la Mobilité en soirée à Belgica, pour vérifier si ce taux correspond à la réalité. Je ne comprends pas comment ces analyses sont réalisées, et j'ai besoin de plus d'explications.

Outre les exigences en matière de saturation, les bourgmestres sont une nouvelle fois mis sous pression, puisqu'ils devraient

In elk geval zal het streefdoel van 20.000 plaatsen zo nooit gehaald worden. U lijkt enkel te willen dat mensen de auto beu worden.

- Het incident is gesloten.

augmenter les tarifs de stationnement en voirie pour bénéficier de quelques places de stationnement hors voirie.

Dans ces conditions, il est clair que vous ne parviendrez jamais au total de 20.000 places de stationnement hors voirie que vous ambitionnez, Madame la Ministre.

Cela ne fait que corroborer l'idée que vous voulez juste dégoûter les gens de la voiture, en les empêchant de stationner quand ils rentrent chez eux le soir après le travail.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

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

betreffende de werken op de Neerstalsesteenweg.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Twee jaar geleden zijn er grote werken gestart aan de Neerstalsesteenweg en de Brusselsesteenweg. Aanvankelijk zouden enkel de tramsporen worden vervangen, maar ondertussen omvat het project een volledige renovatie van die wegen tussen de Steenweg op Ruisbroek en de Stallestraat. Het project moet de prestaties van de trams 82 en 97 verbeteren, de haltes Merlo en Kruispunt Stalle moderniseren en de openbare ruimte veiliger maken.

De werkzaamheden worden in verschillende fasen uitgevoerd. Sinds 25 november veroorzaken de werken aan de Neerstalsesteenweg grote hinder voor het openbaar vervoer, met de onderbreking van de trams 82 en 97 en de afschaffing van de T-bus. Veel handelaars en buurtbewoners klagen over de onvoorspelbare toegangsuren en leveringsproblemen. Ook automobilisten ondervinden veel hinder. Door de sluiting van de steenweg moet het verkeer worden omgeleid, maar de Kersbeeklaan is al verzadigd door de concentratie van scholen en sportcentra in de buurt.

Hoe vorderen de werken? Ligt het project op schema? Wat zijn de volgende fasen?

Welke werken worden er precies in de Neerstalsesteenweg uitgevoerd?

Hoe worden de buurtbewoners en handelaars geïnformeerd en gesteund? Wordt de ordonnantie over de bouwplaatsen correct toegepast?

Is er overleg met de handelaars geweest?

Hoe verklaart u de variabele toegangsuren tot de bouwplaats?

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 travaux chaussée de Neerstalle.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Il y a deux ans, un chantier d'envergure a été entamé sur les chaussées de Neerstalle et de Bruxelles, sous la supervision de la STIB et de la Région bruxelloise. Ce projet, initialement centré sur le remplacement des voies, consiste désormais en un réaménagement complet du tronçon de 550 mètres, allant du carrefour de la chaussée de Ruisbroek à celui de la rue de Stalle. L'objectif de ces travaux est double : il s'agit, d'une part, d'améliorer l'aménagement urbain et, d'autre part, d'optimiser la mobilité.

À terme, le projet doit permettre d'améliorer les performances des trams 82 et 97 et à moderniser les arrêts Merlo et Carrefour de Stalle, tout en sécurisant l'espace public. Les travaux, prévus initialement entre fin octobre 2024 et mi-2026, s'étalent sur plusieurs phases. Ainsi, depuis le 25 novembre dernier, c'est l'axe de la chaussée de Neerstalle qui est particulièrement touché, générant des perturbations majeures dans les transports en commun, notamment la suppression du T-bus et l'interruption des trams 82 et 97, en plus de nombreuses déviations pour les automobilistes.

De nombreux commerçants et riverains de la chaussée de Neerstalle ont fait état dans la presse des difficultés quotidiennes liées au chantier. Parmi les préoccupations soulevées figurent les horaires aléatoires d'ouverture du chantier, mais aussi les problèmes d'accès et de livraison auxquels se heurtent les commerçants. Les automobilistes sont, eux aussi, fortement concernés par le chantier. La fermeture de la chaussée entraîne une déviation du trafic, et l'avenue de Kersbeek se trouve particulièrement saturée, notamment aux heures de pointe, en raison de la concentration d'écoles et de centres sportifs dans les alentours.

Werd er samengewerkt met de gemeente Ukkel om de verkeersdoorstroming te verbeteren?

Quel est l'état d'avancement général des travaux sur les chaussées de Neerstalle et de Bruxelles ? Le calendrier initial est-il respecté ? Quelles sont les prochaines étapes du chantier ?

Quelles sont les spécificités de cette deuxième phase du chantier concentrée sur la chaussée de Neerstalle ? En quoi consiste-t-elle ?

Qu'en est-il de la communication avec les riverains et commerçants qui subissent les répercussions du chantier ? Comment ont-ils été informés des travaux et des désagréments, et quelles mesures ont-elles été prises pour les soutenir ? L'ordonnance « Chantiers » est-elle bien appliquée ?

Une concertation a-t-elle été organisée avec les commerçants du quartier concernant cette phase du chantier ? Dans l'affirmative, quelles en ont été les conclusions ?

Comment expliquer les horaires variables d'accès au chantier ?

Une collaboration a-t-elle été entreprise avec la commune d'Uccle pour fluidifier la circulation dans les rues touchées par les travaux ?

¹²¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De heraanleg van de Neerstalsesteenweg schiet op. Er wordt op verschillende plaatsen gewerkt, maar u verwijst naar het stuk tussen de Ruisbroeksesteenweg en de Stallestraat in Ukkel, waar de weg van gevel tot gevel wordt aangepakt.

De weg wordt daar een eenrichtingsstraat, waardoor er plaats vrijkomt voor een eigen bedding voor de trams in zuidelijke richting. Dat moet de reissnelheid aanzienlijk verbeteren. Op die plek reden de trams immers het traagst in heel het gewest.

Vivaqua en de MIVB hebben hun deel van de werken al uitgevoerd. Vanaf begin april wordt het wegdek vervangen en in de zomer begint de heraanleg van de openbare ruimte.

In oktober kregen alle omwonenden een folder in de bus die hen inlichtte over de vele kanalen waar ze informatie over het project kunnen vinden. De bemiddelaarster heeft alle handelaars en ondernemingen in het gebied bezocht en ook de gebouwenbeheerders en scholen werden gecontacteerd. Midden november 2024 vond een grote informatievergadering plaats. Voor elke nieuwe fase van het project zal er nog apart gecommuniceerd worden.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet global de réaménagement de la chaussée de Neerstalle progresse. Ce chantier d'envergure mené dans le sud de Bruxelles répond à des enjeux majeurs liés aux transports publics, à la mobilité des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'espace public. Il inclut également une requalification complète de la place Saint-Denis, qui sera réalisée en étroite collaboration avec la commune de Forest.

Des travaux sont en cours en plusieurs endroits de la chaussée de Neerstalle, mais vos questions concernent spécifiquement le tronçon ucclois, situé entre la chaussée de Ruisbroek et la rue de Stalle. Sur cette section, un réaménagement complet de façade à façade est actuellement effectué, parallèlement au renouvellement des voies de tram, devenues vétustes, ainsi qu'à la rénovation des installations d'impétrants.

Le projet vise à améliorer la vitesse commerciale des trams grâce à une mise en sens unique partielle du trafic automobile, permettant ainsi la création d'un demi-site propre en direction du sud. Il s'agit de l'un des plus grands points noirs du réseau de tram : les trams des lignes 82 et 97 circulaient en moyenne à seulement 6 km/h entre les arrêts Merlo et Carrefour Stalle. Un record de lenteur pour l'ensemble du réseau de tram de la STIB, qui - espérons-le - ne sera bientôt plus qu'un lointain souvenir !

Vivaqua et la STIB ont déjà travaillé sur ce tronçon. Le remplacement des voies débutera fin avril. La rénovation de l'espace public commencera dès cet été, le cahier des charges ayant été récemment approuvé par le gouvernement. Le chantier sera financé grâce aux crédits Avanti de Bruxelles Mobilité.

¹²¹⁹ *Op de werven van de MIVB wordt gewerkt van 7 tot 16 uur. Bij Vivaqua varieert dat wat meer. Voor het deel op Ukkels grondgebied liggen die werken voor op schema. De samenwerking met de gemeente verloopt uitstekend. Zij wordt bij alle stappen betrokken.*

¹²²¹ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- Ik ben tevreden over de doelstellingen en de goede samenwerking met de gemeente, maar kunt u ook iets meer zeggen over het tijdschema en de naleving van de ordonnantie?

¹²²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- U kunt daarover een schriftelijke vraag stellen.

- Het incident is gesloten.

¹²²⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

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

La communication autour du chantier a reçu une attention particulière. En octobre, un toutes-boîtes a été distribué dans un large périmètre autour de la zone de travaux. Ce document répertoriait les différents canaux d'information disponibles : l'info-chantier diffusé par courriel et par WhatsApp, une page dédiée sur le site de la STIB, un code QR redirigeant vers cette page, ainsi que les coordonnées de contact direct d'Ombuds Bruxelles.

La médiatrice a d'ailleurs rendu visite à tous les commerçants et entreprises situés dans la zone, à la fois pour leur fournir des informations personnalisées et pour identifier d'éventuelles contraintes spécifiques. Les syndicats d'immeubles et les écoles ont également été contactés. Mi-novembre 2024, une réunion d'information a été organisée dans le club-house d'Uccle Sport. Avant chaque nouvelle phase du chantier, une lettre d'informations est diffusée par un toutes-boîtes, par courriel et par WhatsApp, afin d'annoncer aux riverains la suite du calendrier des travaux.

Les ouvriers du chantier des voies de la STIB travaillent de 7h à 16h. Ceux de Vivaqua ont des horaires plus variables, car ils doivent parfois intervenir sur la partie forestoise de la chaussée de Neerstalle. Il est donc possible que leur chantier semble à l'arrêt à certains moments. Cependant, ils sont en avance sur le calendrier des travaux concernant la section ucquoise.

La collaboration avec la commune d'Uccle est très constructive. Cette dernière a validé le phasage du chantier et est invitée à toutes les réunions de coordination. Des contacts constants ont lieu avec les différents représentants communaux. Quand un changement de calendrier risque d'affecter une rue avoisinant le chantier, l'avis de la commune est évidemment demandé.

Je suis bien consciente qu'il s'agit d'un chantier très lourd. Il devra pouvoir compter sur la patience et la flexibilité des commerçants et des riverains, qui seront assurément confrontés à des situations difficiles.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je me réjouis de l'accroissement de la vitesse commerciale ainsi que de la collaboration avec la commune d'Uccle et la médiatrice bruxelloise, mais j'aurais aimé obtenir des précisions quant au calendrier et au respect de l'ordonnance « Chantiers », car les effets sur les commerces sont non négligeables.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux vous fournir ces informations en réponse à une question écrite.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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,

1227 **betreffende slimme mobiliteit in Brussel.**

1229 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- Kunstmatige intelligentie (AI) speelt steeds meer een centrale rol in onze samenleving. Op het gebied van mobiliteit biedt ze de mogelijkheid om gebruikers reistrajecten voor te stellen die zijn aangepast aan hun reisgewoonten.

Welke vooruitgang is er tijdens de voorbije regeerperiode geboekt in het gebruik van AI om het openbaar vervoersnetwerk te optimaliseren?

Zijn er samenwerkingsverbanden met gespecialiseerde spelers, zoals FARI, om innovatieve oplossingen te ontwikkelen?

Bestaan er tools op basis van AI om het verkeer te voorspellen, routes in realtime te optimaliseren of incidenten proactief te beheren?

Komt er een systeem waarin AI burgers geoptimaliseerde trajecten kan voorstellen waarbij openbaar vervoer, deelfietsen en zachte mobiliteitsoplossingen op een vloeiende en intuïtieve manier worden gecombineerd?

Een van de grootste troeven van AI is de mogelijkheid om verstoringen van het vervoer snel op te sporen, te analyseren en op te lossen. Loopt er een project om die vaardigheden te integreren binnen de MIVB en andere Brusselse operatoren? Welke mate van autonomie hebben de AI-systemen om de vervoersdiensten aan te passen aan onvoorziene gebeurtenissen?

De doeltreffendheid van intelligente mobiliteit hangt af van de onderlinge verbinding van verschillende systemen: openbaar vervoer, wegeninfrastructuur, gedeelde mobiliteitsdiensten, vervuilingssensoren en digitale platformen. Waar staat het gewest in de overgang naar echt onderling verbonden en intelligente mobiliteit?

Ontwikkelt het gewest een geïntegreerd platform waarmee burgers alle vervoersopties via één enkele applicatie kunnen beheren?

concernant la smart mobility à Bruxelles.

Mme Amélie Pans (MR).- L'intelligence artificielle joue un rôle de plus en plus central dans notre société, avec des avancées technologiques rapides qui apportent de nouvelles possibilités mais lancent aussi des défis en matière de réglementation, de sécurité et d'éthique.

Dans le domaine de la mobilité, l'intelligence artificielle offre la possibilité d'anticiper les besoins des usagers en leur proposant des trajets optimisés et adaptés à leurs habitudes de déplacement. Dans certaines villes, des systèmes de recommandation intelligents permettent d'ajuster en temps réel les options de transport selon la disponibilité des infrastructures, la congestion routière ou encore les conditions météorologiques.

Durant la législature écoulée, plusieurs initiatives ont été mises en place pour moderniser la mobilité dans notre Région. Cependant, il est essentiel d'évaluer dans quelle mesure l'intelligence artificielle a été intégrée dans ces projets.

Quelles avancées concrètes ont été réalisées pour exploiter l'intelligence artificielle dans l'optimisation du réseau de transport public bruxellois ?

Des collaborations ont-elles été nouées avec des acteurs spécialisés, tels que le FARI, l'institut bruxellois de l'intelligence artificielle, afin de développer des solutions innovantes adaptées aux défis de la Région ?

Existe-t-il aujourd'hui des outils de prévision du trafic, d'optimisation des itinéraires en temps réel ou encore de gestion proactive des incidents basés sur l'intelligence artificielle ?

Mettez-vous en place, à Bruxelles, un système dans lequel l'intelligence artificielle proposerait aux citoyens des trajets intermodaux optimisés, combinant transports publics, vélos partagés et solutions de mobilité douce, de manière fluide et intuitive ?

L'un des atouts majeurs de l'intelligence artificielle est sa capacité à détecter, analyser et résoudre rapidement des perturbations affectant les transports. Existe-t-il actuellement un projet visant à intégrer ces compétences au sein de la STIB et des autres opérateurs de transport bruxellois ? Dans l'affirmative, quel est le degré d'autonomie laissé aux systèmes d'intelligence artificielle pour adapter l'offre de transport en fonction des événements imprévus ? Dans la négative, pourquoi ?

L'efficacité d'une mobilité intelligente repose sur l'interconnexion des différents systèmes : transports publics, infrastructures routières, services de mobilité partagée, capteurs de pollution ou encore plateformes numériques. Où en est Bruxelles dans cette transition vers une mobilité véritablement interconnectée et intelligente ?

1231 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit werkt in de eerste plaats samen met Paradigm. Het werkt aan de standaardisering van gegevens, wat essentieel is voor een doeltreffende interoperabiliteit.*

Het mobiliteitscentrum van Brussel Mobiliteit neemt deel aan gewestelijke en Europese projecten om het wegennet te optimaliseren met behulp van kunstmatige intelligentie (AI). Voor het Europese project Citcom.AI heeft het Brussels Gewest een testzone voorgesteld op de as die gevormd wordt door de Keizer Karellaan en de Annie Cordytunnel. Het is onze ambitie om die zone uit te breiden naar de strategische gewestwegen.

Het mobiliteitscentrum is ook betrokken bij verschillende projecten die gericht zijn op de ontwikkeling en integratie van AI in het beheer van stedelijke mobiliteit. We willen immers een kader creëren dat bevorderlijk is voor experimenten en innovatie.

Brussel Mobiliteit beschikt nog niet over een tool om het verkeer te voorspellen, noch over een proactief beheersinstrument op basis van AI. AI is wel al geïntegreerd in apparatuur voor incidentdetectie in tunnels, telcamera's en ANPR-camera's. De gegevens van die laatste kunnen op termijn dienen om verkeerstrends te meten en analyses te verfijnen.

1233 *De projecten van Brussel Mobiliteit hebben tot doel AI geleidelijk te integreren en de uitwisseling van kennis aan te moedigen, om zo de integratie van AI als werkinstrument voor te bereiden en een efficiënter en proactiever beheer van het net mogelijk te maken. De MIVB integreert de nieuwe technologie daar waar ze een meerwaarde biedt. Zo is er het project 'Eye in the sky', waarbij AI storingen in bovenleidingen detecteert, waardoor preventief onderhoud kan worden uitgevoerd.*

À l'ère de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), la Région développe-t-elle une plateforme intégrée permettant aux citoyens de gérer tous leurs déplacements via une seule application, unifiant ainsi toutes les options de transport disponibles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Aujourd'hui, Bruxelles Mobilité collabore avec Paradigm, qui chapeaute ce travail, ainsi qu'avec les partenaires régionaux et les autres acteurs impliqués dans toutes les matières liées à l'interopérabilité, l'uniformisation des données et les espaces de données.

Bruxelles Mobilité œuvre activement à l'uniformisation des données, qui constitue un élément clé d'un partage efficace et d'une interopérabilité performante. Par ailleurs, le centre de mobilité de Bruxelles Mobilité participe à plusieurs projets régionaux et européens visant à optimiser le réseau de surface grâce à l'intelligence artificielle, comme les projets Traffic, prOcessing foR uRban EnvironmentS (Torres), CitCom.AI ou encore Tulip. Ainsi, le projet européen Citcom.AI, qui s'inscrit dans le cadre des initiatives proposées par l'Union européenne en matière de smart cities, vise à créer des zones de test pour l'intelligence artificielle. Nous avons ainsi proposé une zone de test sur l'axe constitué par l'avenue Charles-Quint et le tunnel Annie Cordy, et nous ambitionnons d'élargir cette zone aux voiries régionales considérées comme stratégiques.

Le centre de mobilité est également impliqué dans plusieurs projets dont l'objectif consiste à développer et à intégrer l'intelligence artificielle dans la gestion de la mobilité urbaine, ainsi qu'à améliorer l'anticipation des perturbations liées aux chantiers. L'implication dans ces différents projets reflète la volonté de construire un cadre propice à l'expérimentation et à l'innovation, afin d'exploiter les nouvelles technologies pour une mobilité plus intelligente et plus efficace.

À ce jour, Bruxelles Mobilité ne dispose ni d'un outil de prévision du trafic, ni d'un outil de gestion proactive basé sur l'intelligence artificielle pour la gestion globale du réseau. Toutefois, l'intelligence artificielle est déjà intégrée dans certains systèmes spécifiques, tels que les dispositifs de détection d'incidents dans les tunnels, les outils de comptage - notamment les caméras de comptage fonctionnant sur la base de l'intelligence artificielle - ou encore les caméras ANPR. Ces dernières ne sont pas placées par Bruxelles Mobilité, mais leurs données pourront, à terme, être exploitées pour mesurer les tendances de trafic et affiner les analyses.

Les projets précités de Bruxelles Mobilité visent à intégrer progressivement l'intelligence artificielle et à favoriser l'échange de savoirs entre les différents acteurs impliqués. Cette démarche est essentielle pour préparer l'intégration de l'intelligence artificielle en tant que futur outil de travail et permettre une gestion plus performante et proactive du réseau.

La STIB, quant à elle, s'organise pour intégrer cette nouvelle technologie, là où elle apporte de la valeur. Un exemple concret est le projet « Eye in the sky ». Grâce à une caméra placée sur

In de mobiliteitsapp Floya wordt gebruikgemaakt van algoritmes om multimodale routes voor te stellen op basis van gegevens van verschillende operatoren.

le toit des trams, une intelligence artificielle peut détecter les défauts au niveau des caténaires, ce qui permet une maintenance préventive.

Des algorithmes sont utilisés pour proposer, sur la base des données disponibles des différents services de mobilité, des itinéraires multimodaux dans Floya, l'application régionale de mobilité tout-en-un. Il ne s'agit toutefois pas réellement de modèles de langage basé sur l'intelligence artificielle. Il n'y a pas de véritable application de l'intelligence artificielle pour ce type d'usage à Bruxelles.

1235 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat er verschillende projecten lopen en dat het gewest een beroep doet op AI om de mobiliteit te optimaliseren.*

Mme Amélie Pans (MR).- Je suis ravie d'entendre que plusieurs projets sont en cours, notamment à l'échelle européenne. Je me réjouis aussi de la volonté d'utiliser l'intelligence artificielle pour optimiser la mobilité à Bruxelles. Il est clair qu'elle offre de puissants leviers pour aider à la fluidifier, l'adapter et la sécuriser. Je resterai néanmoins attentive à l'évolution de ces projets.

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

1239 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

1239 **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,

1239 **betreffende de vertragingen te wijten aan slecht geparkeerde auto's op het MIVB-net.**

concernant les retards causés par les voitures mal garées sur le réseau de la STIB.

1241 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Volgens recente cijfers zouden er in 2024 599 voertuigen tramsporen hebben geblokkeerd, met in totaal 162 uur vertraging tot gevolg. Buitensporig veel gevallen deden zich voor op bepaalde wegen, zoals de Morisstraat in Sint-Gillis en de Helmetsesteenweg in Schaarbeek, en op bepaalde tramlijnen, zoals tram 81.*

Mme Amélie Pans (MR).- Un article récent du journal La Capitale met en lumière un problème récurrent et préoccupant pour la mobilité à Bruxelles, à savoir les retards causés par les voitures mal garées sur le réseau de la STIB. En effet, selon les chiffres rapportés, pas moins de 599 véhicules mal stationnés ont bloqué la circulation des trams en 2024, engendrant un total de 162 heures de retard.

Hoe bestrijdt u het foutparkeren? Zult u de bestaande controle- en sanctiemaatregelen uitbreiden? Werken de MIVB, de politie en de gemeenten daarvoor samen? Worden automobilisten ook bewustgemaakt van het probleem?

Cette situation a des conséquences non négligeables sur la fluidité des transports publics et sur la qualité du service offert aux usagers. Certains axes sont particulièrement concernés, notamment la rue Moris à Saint-Gilles (88 cas recensés) et la chaussée de Helmet à Schaarbeek (83 cas recensés). De plus, certaines lignes de tram, comme la ligne 81 (224 incidents), sont particulièrement touchées.

Quels dispositifs sont mis en place pour lutter contre le stationnement sauvage affectant le réseau de la STIB ? Des mesures supplémentaires sont-elles prévues pour réduire significativement ce phénomène ? Si oui, lesquelles ?

Un plan de renforcement des contrôles et des sanctions existe-t-il ou est-il prévu afin de décourager ces comportements ?

1243

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gebeurt inderdaad al te vaak dat trams en bussen geblokkeerd worden door foutgeparkeerde wagens. Het gaat overigens niet altijd om hufterig gedrag, soms komt het door een onaangepaste weginrichting of door de omvang van de voertuigen.*

De MIVB en andere instanties zetten in op bewustmaking, informatie en bestrafing. Zo worden de politiecontroles regelmatig uitgebreid in probleemzones en tijdens de spits. Op de Haachtsteenweg heeft dat heel goed gewerkt. De politie kan echter niet constant overal aanwezig zijn.

Qua bewustmaking heeft de MIVB onlangs op haar blog een artikel geplaatst waarin de gevolgen van foutparkeren worden opgesomd en dat werd snel opgepikt door de pers.

Als de infrastructuur voor problemen zorgt, biedt alleen een heraanleg een duurzame oplossing. Daarom zijn er bijvoorbeeld werken gepland in de Morisstraat, die u al noemde als zwart punt. De rijstroken worden er verbreed, waardoor de tram vlotter zal kunnen rijden. De aanbesteding is toegewezen en de werken gaan spoedig van start.

Een recente uitdaging vormen slecht geplaatste oplaadpalen. De MIVB vraagt de gemeenten om haar systematisch te raadplegen alvorens palen te plaatsen.

Une collaboration plus étroite entre la STIB, les services de police et les communes concernées est-elle en cours pour améliorer la réactivité face à ces incidents ?

Enfin, un programme de sensibilisation à destination des automobilistes est-il mis en place pour réduire ces infractions et leurs conséquences pour les usagers des transports publics ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je partage entièrement vos préoccupations. Il est malheureusement fréquent que les trams et bus de la STIB soient bloqués par des véhicules mal stationnés, entraînant des retards importants pour les voyageurs, mais aussi des coûts d'exploitation plus élevés et, parfois, des dommages matériels. Ce problème ne relève pas uniquement d'un manque de civisme. Il résulte aussi, dans certains cas, d'un aménagement inadapté ou de la taille inadaptée de certains véhicules, comme les véhicules utilitaires de sport, dont la taille et le poids ne cessent d'augmenter.

Lorsque le problème est d'origine humaine, les solutions passent par la sensibilisation, l'information et la sanction. La STIB et les autres instances concernées interviennent sur ces trois aspects. Ainsi, la STIB et Bruxelles Mobilité collaborent régulièrement avec la police pour déterminer les zones problématiques et y renforcer les contrôles. Grâce aux contrats de mobilité, une présence policière peut être planifiée aux heures de pointe dans les secteurs où le stationnement anarchique entrave sérieusement la circulation des transports publics. Cela a notamment été le cas sur la chaussée de Haecht, où des actions ciblées ont permis de lutter contre le parking sauvage. Toutefois, ces mesures ont leurs limites : la police ne peut pas assurer une présence constante à ces endroits.

La sensibilisation joue également un rôle essentiel. Récemment, la STIB a publié sur son blog un article détaillant les conséquences du stationnement sauvage, tant pour les usagers des transports publics que pour les automobilistes, qui s'exposent à des amendes. Comme vous l'avez souligné dans votre question, l'article a été rapidement repris par la presse, amplifiant ainsi son impact.

Lorsque le problème relève de l'infrastructure, un réaménagement de la voirie s'impose pour garantir une solution durable. C'est notamment le cas du projet de réaménagement des rues Moris et Antoine Bréart, empruntées par les lignes de tram 81 et 97. Ces axes figurent parmi les plus touchés par les véhicules mal garés, occupant respectivement les première et troisième places du classement. Dans le cadre du renouvellement des voies de tram, la voirie sera entièrement réaménagée, de façade à façade, afin d'élargir les bandes de circulation et de faciliter le passage des trams. Ce projet aura un impact positif majeur, tant sur les temps de parcours que sur les coûts d'exploitation de la STIB pour les lignes en question. Le chantier sera lancé prochainement : le marché a été attribué et les voies actuelles arrivent en fin de vie.

Un défi plus récent pour les véhicules de la STIB concerne l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques

1245 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- Uw antwoord stelt mij tevreden. Ik dring wel aan op het belang van sancties.

- Het incident is gesloten.

1249 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1249 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1249 betreffende de afwijking op het verbod op gecoördineerde bouwplaatsen.

1251 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Via de ordonnantie van 3 mei 2018 werd de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen opgericht. Die moet ervoor zorgen dat de werken van verschillende nutsbedrijven en operatoren gecoördineerd worden, zodat dezelfde weg niet verschillende keren na elkaar wordt opengelegd.

Volgens artikel 67 van die ordonnantie kunnen nutsbedrijven niet opnieuw werken uitvoeren aan dezelfde weg binnen de drie jaar na het beëindigen van de vorige, tenzij in bijzondere omstandigheden, waarover de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moet oordelen.

Bestaat er een kadaster van de zones waar in principe geen werken mogelijk zijn? Wie kan die raadplegen? Hoe kunnen burgers en ondernemingen zich informeren?

Voor welke werken werd in 2023 en 2024 een uitzondering toegestaan en om welke redenen?

Hoe evalueert u het systeem? Plant u verbeteringen?

Vallen de werken aan de Lambermontlaan na de periode van drie maanden of was er een uitzondering nodig? Wat was in dat geval de reden?

à des emplacements problématiques. Grâce à une collaboration efficace, plusieurs situations ont déjà pu être résolues. La STIB insiste auprès des communes pour être systématiquement consultée avant l'installation d'une borne sur le trajet d'une ligne de bus ou de tram.

Mme Amélie Pans (MR).- Je me réjouis que nous partagions les mêmes préoccupations pour ce qui est du stationnement sauvage sur le réseau de la STIB. Il est en effet inacceptable qu'un seul véhicule puisse bloquer des centaines d'usagers. En outre, si nous voulons encourager l'usage des transports en commun, leur fiabilité doit être une priorité.

Il est également réjouissant d'entendre que la solution passe par des réaménagements lorsque ceux-ci sont possibles. Votre réponse doit être ferme et coordonnée avec la police car, dans certaines situations, des sanctions s'imposent.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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 dérogation à l'interdiction d'exécution des chantiers coordonnés.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique régit les règles applicables en la matière. Afin d'optimiser l'organisation entre les différents impétrants et d'éviter qu'une même voirie soit ouverte à plusieurs reprises sur une courte période, une commission de coordination des chantiers a été mise en place. Pourtant, de nombreux Bruxellois se plaignent régulièrement que notre Région soit tout le temps en travaux.

Vous le savez, je suis déjà intervenue à plusieurs reprises sur le sujet en relevant le manque de coordination des chantiers bruxellois. Pour rappel, la Cour des comptes avait réalisé un rapport en 2021 en formulant une série de recommandations. Plus récemment, dans son 29e cahier, elle a d'initiative évalué le suivi de ces recommandations.

Aujourd'hui, je souhaiterais vous interpeler sur l'application de l'article 67, § 1, de l'ordonnance du 18 mai 2018. Cet article dispose que, sauf exception prévue au paragraphe 2, les impétrants institutionnels ne peuvent pas exécuter de nouveau chantier coordonné dans la zone concernée pendant un délai de trois ans à compter de la fin du précédent chantier. Des dérogations sont prévues au paragraphe 2 en cas de circonstances exceptionnelles dûment motivées dans l'appel à coordination. Celles-ci permettent à la commission de lever cette interdiction dans deux cas précis, à savoir un retard dans la délivrance

¹²⁵³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Artikel 67 van de ordonnantie van 2018 verbiedt inderdaad werken op dezelfde plek binnen de drie jaar na het einde van een gecoördineerde bouwplaats. Dat verbod geldt echter alleen voor een nieuwe gecoördineerde bouwplaats. Kleine ingrepen zoals een vervanging van de openbare verlichting of de plaatsing van een aansluiting bij een cliënt kunnen dus wel.

Elke aanvraag voor een uitzondering op het verbod moet gebeuren via de app Osiris. Daar kom je meteen te weten of het om een locatie gaat waar het verbod geldt.

In 2023 en 2024 gold voor in totaal 429 bouwplaatsen een uitzondering. Die werden telkens toegestaan op grond van bijzondere omstandigheden zoals het dringende karakter van een ingreep of omdat de ingreep wettelijk gezien onder de categorie van de gecoördineerde bouwplaatsen viel.

Het verbod geldt pas vanaf het moment dat de laatste operator de afsluiting van de bouwplaats heeft gemeld, maar die laat dat vaak na. Daarom testen we nu een systeem waarbij de bouwplaatsen automatisch afgesloten worden en dat lijkt goed te werken. De nieuwe regering kan eventueel een nieuwe ordonnantie uitwerken om het systeem verder te verbeteren.

De beslissingen over de uitzonderingen zijn op Osiris te vinden.

De werken aan de Lambermontlaan zijn nog aan de gang, waardoor de periode van drie maanden nog niet kan ingaan.

du permis d'urbanisme et un raccordement coordonné entre les impétrants.

Disposez-vous d'un cadastre ou d'une cartographie permettant de recenser les zones sous le coup d'une interdiction et de mieux informer les citoyens et les entreprises concernées ? Si non, quelles en sont les raisons ? Qui peut le consulter ?

Combien de chantiers ont pu, en 2024 et en 2023, bénéficier d'une dérogation à l'interdiction d'exécuter un chantier coordonné ? Quels en étaient les motifs principaux ?

Comment évaluez-vous ce système et comment avez-vous décidé de l'améliorer ?

Plus récemment, votre administration a-t-elle eu un retour des citoyens concernant les travaux qui ont débuté en février 2025 pour le réaménagement du boulevard Lambermont ? Ce réaménagement d'ampleur respecte-t-il le délai d'interdiction d'exécution de trois ans ou a-t-il bénéficié d'une dérogation ? Dans le cas où une dérogation a été accordée, quelles en sont les raisons ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La question de la répétition des travaux dans une zone géographique donnée touche évidemment directement à la viabilité de la voirie et des quartiers. Préserver cette viabilité est la mission principale de la commission de coordination des chantiers.

L'article 67 de l'ordonnance que vous mentionnez vise précisément à limiter ces nuisances en instaurant une interdiction d'exécution de chantier coordonné durant trois ans, prenant cours au terme dudit chantier coordonné. Cette interdiction s'applique uniquement aux chantiers coordonnés, tels que définis par plusieurs dispositions de l'ordonnance relative aux chantiers sur voirie publique. Ainsi, des interventions ponctuelles comme le remplacement de l'éclairage public dans une rue ou le raccordement d'un client par un gestionnaire de réseau ne relèvent pas de cette interdiction de trois ans.

En ce qui concerne votre question relative à la cartographie des zones évoquées, toute demande d'autorisation ou déclaration de chantier à Bruxelles doit être introduite via l'application Osiris. Lors de cette introduction, le demandeur est informé si l'emprise de son chantier se situe dans une zone figée. Par ailleurs, Osiris permet également à tout utilisateur d'effectuer une analyse spatiale sur la carte, afin de visualiser ces zones figées.

Au total, 429 chantiers ont pu bénéficier d'une dérogation en 2023 et 2024. Les principaux motifs de dérogation se basent toujours sur la présence de circonstances exceptionnelles, comme le prévoit l'article 67 de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique. Par circonstances exceptionnelles, on entend par exemple :

- l'urgence d'une intervention, notamment pour des raisons de sécurité ou de continuité des services essentiels ;

- une classification dans le système Osiris qui catégorise certains chantiers de raccordement, bien que mineurs, comme coordonnés. Dans ces cas, la dérogation permet d'éviter des blocages inutiles.

Concernant votre question relative aux améliorations, une zone est légalement figée uniquement après la clôture officielle des travaux, déclaration qui relève de la responsabilité de l'impétrant. Cette obligation est souvent négligée par les impétrants, ce qui entraîne l'absence de gel de certaines zones. Afin de remédier à cette situation, un système de clôture automatique des phases de chantier a été testé et donne des résultats encourageants.

Par ailleurs, comme déjà évoqué lors de votre demande d'explication du 11 février dernier, je suis partisane que l'évaluation produite en 2024 puisse influencer l'élaboration d'une nouvelle ordonnance, qui sera portée par le nouveau gouvernement.

Concernant la publicité des dérogations, les décisions de dégel qui portent sur des chantiers structurants sont reprises dans les avis de la commission de coordination des chantiers, et sont disponibles et consultables en ligne sur l'application Osiris.

Concernant votre question relative au réaménagement du boulevard Lambermont, Bruxelles Mobilité a effectivement été contactée par des riverains. Un chantier est en cours à proximité du potentiel projet de réaménagement du boulevard Lambermont, qui porte la référence Osiris 556905. Ce chantier étant encore en phase d'exécution, la période d'interdiction ne pourra débiter qu'à son achèvement complet.

1255 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Gaat het om 429 uitzonderingen voor 2023 en 2024 samen?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le chiffre de 429 dérogations concerne-t-il 2023 et 2024 ou uniquement 2024 ?

1255 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Inderdaad.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit du total pour 2023 et 2024.

1255 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Dat is niet zo veel als je weet dat er jaarlijks duizenden bouwplaatsen zijn in Brussel. Daar komen echter ook de bouwplaatsen bij die niet formeel zijn afgesloten en waar dus nieuwe werken kunnen worden uitgevoerd, al zou dat in principe niet mogen. In een groot deel van Brussel is er op die manier nooit een sperperiode en de bewoners en handelaars zijn dat spuugzat.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce chiffre ne paraît donc pas très élevé quand on sait que des milliers de chantiers sont réalisés chaque année à Bruxelles. Toutefois, comme vous y avez fait légèrement allusion, il n'inclut pas tous les chantiers qui n'ont pas été considérés comme achevés et où la voirie peut donc être rouverte alors qu'elle aurait dû être figée. Souvent, ces chantiers n'ont pas été gelés parce que les opérateurs ne les ont pas formellement clôturés, même si la voirie a été remise en état.

Het is duidelijk dat het einde van de bouwplaatsen beter gecontroleerd moet worden. Er zijn blijkbaar te weinig controleurs en die zijn moeilijk te vinden, maar er zijn ook andere oplossingen mogelijk. Zo kunnen bouwplaatsen automatisch afgesloten worden na het verlopen van de stedenbouwkundige vergunning of van de gereserveerde duur op Osiris.

Par conséquent, une grande partie de Bruxelles n'est jamais figée et de nouveaux chantiers peuvent y être menés. Certaines zones qui ont déjà connu de longues périodes de travaux se retrouvent tel un gruyère. Vous ne m'avez d'ailleurs pas convaincue concernant le boulevard Lambermont.

- *Het incident is gesloten.*

Des solutions doivent dès lors être apportées pour éviter le ras-le-bol des habitants et des commerçants qui font face aux nuisances causées par ces chantiers et à leurs conséquences en matière de mobilité. À cet égard, je n'ai pas compris les mesures envisagées par le gouvernement. Il est évident qu'un contrôle de fin de chantier s'impose.

Nous connaissons à présent vos difficultés à trouver des contrôleurs de chantier, qui semblent être en nombre insuffisant à Bruxelles. Cependant, d'autres systèmes pourraient permettre de mettre fin aux chantiers de façon automatique, par exemple à l'expiration de la durée réservée sur la plateforme Osiris ou à l'expiration du permis d'urbanisme. Il existe donc des possibilités d'empêcher ce phénomène d'ouverture intempestive du sol bruxellois, et je vous invite à les mettre en œuvre rapidement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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 gouvernance budgétaire et le rapport du 29e cahier de la Cour des comptes à propos de la STIB.

Mme Amélie Pans (MR). - Le 29e cahier de la Cour des comptes s'est penché sur la situation budgétaire de la STIB et Citeo, pour lesquelles elle a remis un avis avec réserves. La Cour des comptes relève notamment que des acquisitions d'obligations à plus d'un an - pour un montant de 84 millions d'euros - n'ont pas été imputées en code 8, que la STIB a omis de déduire des dépenses d'acquisition du dépôt Petite Île, qu'elle a enregistré l'indemnisation de 22 millions d'euros versée à la Ville de Bruxelles à la sous-classe 27 alors qu'il s'agit d'une dépense à fonds perdus ou encore que certaines décisions n'ont pas été validées par les commissaires du gouvernement.

Compte tenu des remarques soulevées par la Cour des comptes, quel devrait être le résultat définitif de la STIB ? Dans quelle mesure est-il affecté ? La situation a-t-elle été corrigée depuis lors ? Quelle sera l'incidence des erreurs sur le compte de résultats 2024 ?

À quoi correspond l'indemnisation de 22 millions d'euros versée à la Ville de Bruxelles ?

Qu'entend la Cour des comptes par « problèmes de spécialité comptable par rapport au format PCN » ? À quoi cela correspond-t-il ? La situation a-t-elle été corrigée depuis lors ?

Dans le cahier, il est indiqué que « la dernière décision de ventilation de crédits de dépenses prise par l'administrateur-directeur général en décembre 2023 n'a pas été préalablement soumise pour avis aux commissaires du gouvernement ». Il

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende het begrotingsbeheer en het 29e Boek van het Rekenhof betreffende de MIVB.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans). - In zijn 29e Boek formuleerde het Rekenhof een oordeel met voorbehoud over de budgettaire situatie van de MIVB en Citeo. Zo werden verschillende uitgaven onder verkeerde codes ingeschreven en werden bepaalde beslissingen niet door de regeringscommissarissen bekrachtigd.

Welke invloed hebben de opmerkingen van het Rekenhof op het uiteindelijke begrotingsresultaat van de MIVB?

De MIVB zou een schadeloosstelling van 22 miljoen euro betaald hebben aan de stad Brussel en die verkeerd hebben ingeschreven. Waarvoor diende dat bedrag?

Het Rekenhof had blijkbaar problemen met het GBP-formaat. Is daaraan verholpen?

Een uitgave van 86.926.048 euro zou niet voorgelegd zijn aan de regeringscommissarissen. Waarvoor diende die uitgave?

Waarom stemt de fysieke inventaris van het vastgoed van de MIVB niet overeen met de boekhoudkundige inventaris?

De beheersorganen werden niet betrokken bij de betaling van een bedrag van 7.015.991 aan gewestelijke vorderingen. Wat hielden die vorderingen in?

1269

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De opmerkingen van het Rekenhof slaan op de begroting van 2023. Het boekhoudkundig resultaat van de MIVB bedroeg toen -7 miljoen euro, het geconsolideerde begrotingsresultaat -41 miljoen euro en het resultaat van de ESR-financiering ook -41 miljoen euro. Door de opmerkingen van het Rekenhof zijn de nieuwe cijfers als volgt: -7 miljoen euro voor het boekhoudkundig resultaat, -119,5 miljoen euro voor het geconsolideerde begrotingsresultaat en -20 miljoen euro voor de ESR-financiering.*

Buiten enkele anomalieën vindt het Rekenhof dat de geconsolideerde algemene rekening van de MIVB en Citeo een getrouw beeld geeft van hun patrimonium en financiële situatie op 31 december 2023. Alle noodzakelijke correcties zijn doorgevoerd.

Het bedrag van 22 miljoen euro voor de stad Brussel betreft een schadeloosstelling voor de onverwachte afbraak van het Zuidpaleis. Met dat geld heeft de stad het Waterside-gebouw gekocht om er scholen in onder te brengen.

GBP staat voor genormaliseerd boekhoudplan. Het Rekenhof wijst erop dat bepaalde zaken daarin verkeerd zijn ingebracht, maar dat heeft geen invloed op de resultaten. De MIVB moet alleen de boekhoudkundige referenties in het SAP-systeem aanpassen.

est ici question d'un montant de 86.926.048 euros. À quoi correspond ce montant ?

Pourquoi ces montants n'ont-ils pas été approuvés par les commissaires du gouvernement ? La situation a-t-elle été corrigée depuis lors ?

Pourquoi les données des inventaires physiques et permanents partiels de ses immobilisés ne correspondent-elles pas à l'inventaire comptable ?

Enfin, un montant de 7.015.991 euros concernant des créances surtaxes et régionales n'a pas fait l'objet d'une décision par les organes de gestion compétents. À quoi correspondent ces créances ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les remarques en question portent sur l'exercice budgétaire de l'année 2023. Le résultat comptable de la STIB s'élevait alors à -7 millions d'euros, le résultat du budget consolidé à -41 millions d'euros et le résultat de financement SEC également à -41 millions d'euros.

À la suite des remarques de la Cour des comptes, le résultat du budget consolidé s'est vu réduit à hauteur de 78,5 millions d'euros et le résultat de financement SEC rehaussé de 21 millions d'euros. Par conséquent, le résultat final s'élève à -7 millions d'euros pour l'exercice comptable, -119,5 millions d'euros pour le budget consolidé et -20 millions d'euros pour le financement SEC.

Hormis ces quelques anomalies, la Cour des comptes estime que le compte général consolidé de la STIB et de Citeo donne, dans tous ses aspects significatifs, une image fidèle de leur patrimoine et de leur situation financière au 31 décembre 2023 et des résultats de l'exercice 2023. Si ces quelques anomalies, prises individuellement ou cumulées, sont significatives, elles n'ont aucune incidence diffuse sur le compte général consolidé de la STIB et de Citeo. Toutes les corrections possibles et pertinentes ont été réalisées.

Les 22 millions d'euros versés à la Ville de Bruxelles l'ont été dans le cadre du projet de métro 3. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagé, à hauteur de 22 millions d'euros, à octroyer à la STIB les moyens nécessaires pour la prise en charge du surcoût des mesures d'accompagnement et d'indemnisation de la Ville de Bruxelles liées à la déconstruction imprévue du palais du Midi. La commune a décidé de consacrer ces moyens à l'acquisition et à l'aménagement du bâtiment Waterside pour y relocaliser ses écoles.

Le PCN fait référence au plan comptable normalisé. Les remarques émises par la Cour des comptes sont liées à des fautes au niveau des imputations comptables. Celles-ci n'ont aucun impact matériel sur les résultats de la STIB. En d'autres termes, la STIB doit adapter les références comptables liées à certaines transactions dans son système SAP. Elle a d'ores et déjà réalisé

¹²⁷¹ *Andere beslissingen waarover het Rekenhof opmerkingen heeft gemaakt, betreffen overdrachten tussen verschillende allocaties en zijn dus budgettair neutraal.*

De MIVB werkt aan een volledige fysieke inventaris van haar vastgoed die compatibel is met de boekhoudkundige inventaris. De inventaris van het rollend materieel is al in orde. Overigens komen de twee vastgoedinventarissen voor 95% overeen.

De 7 miljoen euro aan extra gewestelijke vorderingen zijn het gevolg van de annulering van geconstateerde rechten. De MIVB werkt momenteel de knelpunten weg waar het Rekenhof op gewezen heeft.

un travail d'adaptation important et le poursuivra au cours des années à venir.

La décision de ventilation des crédits de dépenses, prise par l'administrateur-directeur général, fait référence au transfert d'une allocation de base vers une autre (en engagement ou en liquidation). Ces transferts sont budgétairement neutres. Ils ne concernent pas un dossier spécifique, mais une combinaison de transferts entre différentes allocations de base.

La STIB met tout en œuvre pour établir un inventaire physique complet des actifs immobilisés, sous une forme permettant leur réconciliation avec l'inventaire comptable intégré dans le système comptable. L'inventaire du matériel roulant (bus, trams, métros dans les dépôts) a été réconcilié avec la comptabilité à fin 2022. En outre, l'inventaire des véhicules spéciaux a entre-temps été finalisé. Cette remarque de la Cour des comptes est à relativiser, étant donné que, pour 95 % de l'actif total, l'inventaire comptable correspond parfaitement à l'inventaire physique.

Enfin, les créances et surtaxes régionales à hauteur de 7 millions d'euros correspondent à des annulations de droits constatés, par exemple des créances de surtaxes. En vertu de l'article 49 de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, un droit constaté peut en effet être annulé partiellement ou entièrement par l'ordonnateur compétent dans les cas suivants :

- sur la base d'une pièce justificative qui motive une correction du droit constaté comptabilisé ou dont résulte l'extinction par prescription ;

- la non-rentabilité de la procédure de recouvrement pour une créance non fiscale.

Entre-temps, la STIB a chargé conjointement l'administrateur-directeur général et le directeur général adjoint des annulations de droits constatés, afin de tenir compte de la recommandation de la Cour des comptes.

¹²⁷³ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- U wuift de vastgestelde onregelmatigheden wat weg, maar de MIVB heeft een duidelijk probleem op het vlak van transparantie en budgettaire waakzaamheid. Ik hoop dat de correcties niet zuiver technisch zullen zijn, maar dat er ook een verbetering ten gronde komt.

- Het incident is gesloten.

Mme Amélie Pans (MR).- Madame la Ministre, les irrégularités relevées par la Cour des comptes ne sont pas anecdotiques et soulèvent des questions fondamentales en matière de transparence, de rigueur budgétaire et de gouvernance au sein de la STIB.

Je déplore l'opacité de la gestion de la STIB et j'espère sincèrement que les correctifs apportés ne seront pas uniquement techniques mais s'inscriront également dans une démarche plus globale d'amélioration de la gestion publique.

Je resterai bien évidemment attentive aux suites données à ce dossier, et j'imagine qu'il sera possible de poser des questions écrites en vue d'obtenir des pièces justificatives quant aux créances douteuses et davantage de clarté sur cette gestion.

1277 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1277 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1277 **betreffende op afstand bestuurde auto's.**

1279 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- *Onlangs startte autodeelbedrijf Poppy in Antwerpen een project op met twee deelwagens die op afstand worden bestuurd. Met die eerste fase van het project wil het bedrijf vooral aan de overheid laten zien dat een dergelijk systeem over alle nodige veiligheidsgaranties beschikt. Op termijn hoopt Poppy zulke voertuigen overal in België aan te bieden.*

Zult u dergelijke projecten in het Brussels Gewest aanmoedigen? Staan er al soortgelijke projecten gepland?

Wat zijn de mogelijke voordelen van op afstand bestuurde deelwagens in Brussel? Wat zou de impact zijn op de verkeersdrukte?

1281 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Ik volg de snelle technologische ontwikkelingen aandachtig, waarbij de verkeersveiligheid voor mij centraal staat.*

Actie F5 van het Gewestelijk Mobiliteitsplan is erop gericht een strategische visie te ontwikkelen op de geleidelijke automatisering van voertuigen, onder meer door proefprojecten te organiseren en een reglementair kader vast te leggen.

Om tests uit te voeren met autonome of geautomatiseerde voertuigen, is Brussel Mobiliteit een essentiële speler. Voor die tests moet zowel de federale als de gewestelijke overheid toestemming geven.

Brussel Mobiliteit ontmoet regelmatig spelers die actief zijn in de autonome mobiliteit. Zo vond er overleg plaats met Ush

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant les voitures pilotées à distance.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Récemment, la compagnie d'autopartage Poppy a lancé un projet de voitures partagées télécommandées à Anvers, en collaboration avec le spécialiste belge de voitures autonomes Ush.

Les voitures sont téléguidées par un chauffeur se trouvant à plusieurs kilomètres du véhicule, à partir d'un bureau équipé d'une station de conduite. Un dispositif de caméras à 360 degrés et de capteurs lui permet de suivre l'état de la voiture en temps réel et de la diriger. En cas d'urgence, un bouton rouge est prévu dans la cabine de conduite et dans la voiture afin d'immobiliser le véhicule.

Aujourd'hui, le projet met en service deux véhicules télécommandés. Le projet n'en est qu'à sa première phase, au cours de laquelle l'objectif est de montrer aux autorités que ce dispositif autonome présente toutes les garanties de sécurité. L'objectif de Poppy, à terme, est de pouvoir opérer partout en Belgique avec ce genre de véhicules.

Allez-vous favoriser ce type de projets en Région bruxelloise ? Des projets similaires de voitures télécommandées sont-ils prévus ?

Quels avantages offrirait l'autonomisation complète des voitures partagées en Région bruxelloise ? Quel serait l'impact sur la congestion ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les technologies relatives aux véhicules automatisés se développent rapidement, même si ce n'est pas au rythme des ambitions initiales. Je reste bien évidemment attentive au déploiement de celles-ci, en veillant particulièrement aux aspects de sécurité routière.

Des flottes de véhicules 100 % autonomes, sans même un conducteur de secours, dont la conduite est entièrement gérée par des algorithmes et une intelligence artificielle embarquée, ont été déployées essentiellement aux États-Unis et en Chine au cours de ces deux dernières années. Elles constituent la partie la plus visible des technologies de conduite automatisée.

L'innovation de manière générale et l'ouverture vers l'automatisation des véhicules en particulier font l'objet de l'action F5 du plan régional de mobilité, intitulée « Développer une vision stratégique sur l'automatisation progressive des

over een test met op afstand bestuurde wagens, maar voorlopig concentreert de onderneming zich op de tests in Antwerpen.

In 2019 voerden de MIVB en de VUB tests uit met autonome pendelvoertuigen, die niet allemaal voltooid konden worden wegens de coronacrisis. Ook de tests die Toyota uitvoerde in de Wetstraat, werden daardoor verstoord.

véhicules en organisant notamment des tests pilotes et en définissant un cadre réglementaire ».

Bruxelles Mobilité est un acteur incontournable dans l'élaboration d'essais de mobilité autonome et automatisée. En effet, dans le cadre réglementaire actuel, des autorisations sont nécessaires aux niveaux régional et fédéral. Bruxelles Mobilité a régulièrement rencontré des acteurs engagés dans la mobilité autonome, dont Ush à plusieurs reprises. Lors de ces rencontres, des informations ont été échangées en vue de la mise au point d'un essai de véhicules télécommandés à Bruxelles. Ush se concentre pour l'instant sur des essais dans le port d'Anvers. Aucune autre prise de contact n'a eu lieu pour un autre essai.

Pour les véhicules autonomes, la STIB et la VUB ont réalisé des essais de navettes autonomes en 2019. Certaines phases ont toutefois dû être interrompues ou annulées à cause de la crise sanitaire. Entre-temps, le constructeur Toyota a obtenu une autorisation pour des essais dans le quartier européen et la rue de la Loi en particulier. L'administration n'a pas reçu de rapport d'évaluation de ce projet, qui a lui aussi souffert de la crise sanitaire.

¹²⁸³ *Eveneens in 2019 onderzochten twee studie bureaus in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de MIVB verschillende scenario's met zelfrijdende auto's. Ze benadrukten daarbij de rol van beide spelers om de automatisering optimaal in te zetten voor het mobiliteitssysteem en het mobiliteitsplan.*

Zelfrijdende auto's kunnen een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid, omdat ze zich strikt aan de verkeersregels houden en een kortere reactietijd hebben. De omgeving moet daar echter klaar voor zijn en in een stad is niet alles voorspelbaar. De hele infrastructuur aanpassen is niet realistisch, dus we moeten een goed evenwicht vinden.

Zelfrijdende auto's kunnen een aanvulling vormen op het openbaar vervoer, maar we staan slechts aan het begin. Na de tests van de MIVB blijven er nog veel vragen. We volgen deze kwestie verder op.

En 2019 encore, Bruxelles Mobilité a participé, avec la STIB, à une étude commandée aux bureaux d'études Arthur D. Little et Espaces-Mobilités. Cette étude présentait différents scénarios d'évolution du système de mobilité bruxellois avec l'arrivée des véhicules autonomes. L'étude a souligné l'importance du rôle de Bruxelles Mobilité et de la STIB pour que l'automatisation des véhicules contribue au mieux au système de mobilité et aux objectifs du plan régional de mobilité.

Les avantages de la mobilité autonome sont notamment l'amélioration de la sécurité routière, mais il existe aussi des risques. Si on met un véhicule dans le trafic, il faut être certain que tout est prêt et que l'environnement est sûr. Or tout n'est pas prévisible, surtout dans un contexte urbain. Il n'est pas réaliste d'adapter l'ensemble de notre réseau d'infrastructures pour accueillir ces véhicules. Il sera donc crucial de chercher un bon équilibre

En théorie, un véhicule autonome respecte à la lettre le Code de la route et il a un temps de réaction plus court qu'un conducteur humain. Encore faut-il envisager tous les imprévus.

Pour le transport public, les véhicules autonomes peuvent offrir un service qui comble les manques et remplacer à moindre coût des lignes de bus peu performantes. Néanmoins, comme vous le constatez, nous n'en sommes qu'au début. Les tests réalisés par la STIB ont suscité de nombreuses questions qui ont incité la STIB à y mettre fin.

Il reste beaucoup de questions et la technologie n'évolue pas comme attendu il y a quelques années. Nous restons attentifs et collaborons avec le gouvernement fédéral qui a d'importantes compétences dans ce cadre.

1285 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *We kunnen niet van de ene dag op de andere zelfrijdende auto's toelaten in ons verkeer, maar we mogen deze innovatie ook niet meteen van tafel vegen. Zelfrijdende voertuigen bieden vele voordelen en we moeten ze onderzoeken, testen en zo nodig onze regelgeving aanpassen, uiteraard in samenwerking met de federale regering.*

- *Het incident is gesloten.*

1289 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1289 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1289 **betreffende spoorlopers op het MIVB-net.**

1289 1291 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Volgens de woordvoerder van de MIVB is het aantal spoorlopers op het MIVB-net tussen 2019 en 2024 met 146% gestegen. In 2023 registreerde de MIVB 384 spoorlopers, een stijging van 39% ten opzichte van 2022.*

Hoe detecteert de MIVB spoorlopers? Welke maatregelen neemt ze bij spoorlopen? Hoeveel spoorlopers heeft de MIVB in 2024 gedetecteerd? In welke stations komt spoorlopen het vaakst voor?

Wat zijn de beweegredenen van spoorlopers? Welk deel van de spoorlopers zoekt beschutting om te slapen of drugs te gebruiken?

Hoeveel ongevallen heeft de MIVB in 2024 geregistreerd tussen spoorlopers en een tram of metro?

Welke maatregelen neemt de MIVB om spoorlopen te voorkomen?

Welke informatiecampagnes voert de MIVB om spoorlopen te ontmoedigen? Zijn er specifieke communicatieacties voor daklozen?

Welke repressieve maatregelen worden er genomen tegen spoorlopers?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Des recherches doivent être menées en la matière. L'intégration des voitures autonomes ne se fera pas en un claquement de doigt. Ce type de véhicules pourrait néanmoins présenter des avantages pour les entreprises logistiques, qui sont nombreuses en périphérie et aux abords du Port de Bruxelles.

Nous ne devons pas balayer cette innovation d'un revers de la main, mais l'étudier, la tester et évaluer les adaptations réglementaires nécessaires. Le tout, bien entendu, en coopération avec l'État fédéral puisque la compétence de la mobilité est partagée entre différents niveaux de pouvoir. Nous continuerons donc de suivre ce dossier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant les intrusions sur les voies du réseau de la STIB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ces dernières années, la STIB est confrontée à une hausse considérable du nombre d'intrusions sur les voies de son réseau. Celles-ci ont pour effet de perturber le trafic en interrompant momentanément la circulation des métros et des trams. La porte-parole de la STIB a indiqué que le nombre d'intrusions a augmenté de 146 % de 2019 à 2024. En 2023, 384 interruptions ont été enregistrées, soit une hausse de 39 % par rapport à l'année précédente.

Dans une campagne de prévention, la STIB a rappelé qu'en 2021, ces traversées ont fait perdre aux usagers 4.286 minutes de voyage. En outre, elles mettent la vie de ces personnes en danger et peuvent s'avérer mortelles.

Comment la STIB détecte-t-elle les intrusions ? Quels dispositifs sont mis en place par la STIB lors d'intrusions sur ses voies ? En 2024, combien d'intrusions la STIB a-t-elle relevées ? Quelle est la proportion estimée de traversées non détectées, à savoir le chiffre gris ? Y a-t-il des stations plus concernées que d'autres ?

Quelles sont les raisons expliquant les intrusions sur les voies ? Quelle est la proportion de personnes cherchant un abri pour dormir ou pour se droguer ?

Combien d'accidents entre des personnes présentes sur les voies et un tram ou un métro ont été recensés par la STIB pour l'année 2024 ? Parmi ces personnes, combien traversaient les voies et combien se trouvaient dans un abri entre les stations ?

1293

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Momenteel zijn er geen maatregelen die mensen verhinderen om over de sporen te lopen. De aanwezigheid van personeel in de stations kan echter wel afschrikkend werken. De stations zijn ook uitgerust met bewakingscamera's.

In het station Hallepoort test de MIVB een nieuw systeem om de toegang tot de tunnel, zowel via de technische platformen als via de sporen, te beveiligen. In de toekomst zou de installatie van perronwanden als onderdeel van de automatisering van de metro een extra barrière kunnen vormen.

In 2024 registreerde de MIVB 477 spoorlopers. De vijf meest getroffen stations waren Hallepoort, Lemonnier, Clemenceau, Zuidstation en Simonis.

Zodra een spoorloper wordt gedetecteerd, wordt dat gemeld aan de centrale, die onmiddellijk het metroverkeer stillegt tot men er zeker van is dat er zich niemand meer op de sporen bevindt.

De redenen voor spoorlopen zijn uiteenlopend. Het kunnen daklozen zijn die een schuilplaats zoeken, gebruikers die iets op het spoor hebben laten vallen, taggers of mensen in premetrostations die sneller van perron willen wisselen.

In 2024 vond er in de tunnels één ongeval plaats tussen een voetganger en een tram en één tussen een voetganger en een metro.

Des dispositifs sont-ils mis en place pour éviter les traversées de voies ? La STIB installe-t-elle des barrières dans toutes les stations ?

Par ailleurs, quelles campagnes d'information ont été réalisées pour dissuader les usagers de descendre sur les voies ? Quelles sont les éventuelles pistes d'amélioration en matière de communication ? Une communication spécifique existe-t-elle à l'intention du public sans abri ?

Quelles sont les mesures de répression prises à l'égard des usagers traversant les voies ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il n'existe actuellement pas de dispositif empêchant des usagers de descendre sur les voies. La présence de personnel en station peut néanmoins avoir un effet dissuasif. Les stations de la STIB sont par ailleurs équipées de caméras de surveillance, qui permettent de réagir si une personne descend sur les voies.

La STIB teste pour le moment, à la station Porte de Hal, un nouveau système de sécurisation de l'accès au tunnel, tant par le biais des quais techniques que par celui des voies. Dans un futur plus éloigné, l'installation de façades de quai dans le cadre d'une potentielle automatisation du métro pourrait constituer une barrière préventive supplémentaire à l'intrusion dans les zones non autorisées au public. Cet aménagement permettrait de rendre le tube de transport plus hermétique et de limiter plus drastiquement les cas nécessitant des interventions en tunnel et des interruptions du service.

Notons qu'en cas d'installation de portiques, il conviendra d'équiper chaque station de métro du même type de portique, raison pour laquelle ces opérations sont prévues à long terme.

En 2024, le dispatching sécurité de la STIB a enregistré 477 incidents répertoriés comme constituant une intrusion sans autorisation, autrement dit la présence d'une personne dans un tunnel. Les cinq stations les plus concernées sont Porte de Hal, Lemonnier, Clemenceau, Gare du Midi et Simonis.

La STIB n'a pas de vue sur les traversées non détectées. Dès qu'une intrusion sur les voies est constatée, elle fait l'objet d'un signalement au dispatching, qui prend immédiatement les mesures nécessaires, à savoir l'interruption de la circulation des métros le temps de vérifier qu'il n'y a plus personne sur les voies.

Les raisons des intrusions sur les voies sont diverses. Il peut s'agir de personnes en errance qui cherchent à se réfugier dans les tunnels, d'usagers qui vont chercher un objet qu'ils ont laissé tomber sur les rails, de tagueurs, ou encore de personnes qui veulent changer de quai plus rapidement dans les stations de prémétro, par exemple.

En 2024, la STIB a enregistré un accident entre un tram et un piéton dans un tunnel ainsi qu'un accident entre un métro et un piéton dans un tunnel.

1295 *De MIVB heeft al meerdere bewustmakingscampagnes gevoerd over de gevaren van spoorlopen. Ze besteedt ook aandacht aan dat thema in haar blog en tijdens haar campagnes in het basis- en secundair onderwijs.*

De Includo-teams hebben onder meer als taak om daklozen te informeren dat ze niet in de betalende zones kunnen blijven. Hun aanpak is voornamelijk preventief, maar als ze zien dat een persoon in gevaar is of een bedreiging voor anderen vormt, brengen ze onmiddellijk de centrale op de hoogte. Spoorlopers riskeren ook een administratieve boete.

1297 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Hebt u een idee hoeveel administratieve boetes er zijn opgelegd?*

Tot slot wil ik nog het nut benadrukken van automatische detectie door middel van kunstmatige intelligentie en camera's om dergelijke incidenten te voorkomen.

- Het incident is gesloten.

1303 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE**

1303 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1303 **betreffende de veiligheid in de MIVB-stations en het federale regeerakkoord.**

1305 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De veiligheid in de Brusselse MIVB-stations blijft een probleem. In het federale regeerakkoord zijn een aantal maatregelen opgenomen in verband met de veiligheid in en rond de stations. Zo heeft de federale minister van Binnenlandse Zaken onder meer de ambitie om in samenwerking met de gemeenten de criminaliteit en overlast in de stations te bestrijden. Er worden ook specifieke acties in vermeld, zoals een strengere aanpak voor wie herhaaldelijk overlast veroorzaakt of amok maakt, eventueel met een plaatsverbod, of het personeel uitrusten met bodycams. Dat laatste zou ook voor treinbegeleiders mogelijk zijn.

La STIB a déjà réalisé des campagnes pour sensibiliser les voyageurs au danger de descendre sur les voies. Ces campagnes ont été relayées dans la presse. De plus, un article du blog de la STIB explique aux voyageurs l'importance de ne pas descendre sur les voies. La thématique des dangers liés à la descente sur les voies de métro fait partie des messages de sécurité et de civilité que la STIB aborde dans les campagnes scolaires, dans l'enseignement primaire et secondaire.

Les agents du service Includo de la STIB ont entre autres pour mission d'informer les bénéficiaires qu'ils ne peuvent pas rester en zone payante, en particulier sur les quais en raison des risques de chute sur les voies et de la présence d'une alimentation électrique de 900 volts assurant la circulation des métros. Leur approche est avant tout préventive. Toutefois, s'ils constatent qu'une personne est en danger ou représente une menace pour autrui, ils en informent immédiatement le dispatching de la STIB. Les personnes qui descendent sur les voies s'exposent également à des amendes administratives.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Avez-vous une idée du nombre d'amendes administratives infligées ? Dans le cas contraire, je vous adresserai une question écrite.

En lien avec la question posée par ma collègue Amélie Pans, je me permets d'insister sur l'utilité de la détection automatique grâce à l'utilisation de l'intelligence artificielle et des caméras, qui permet de prévenir de tels incidents et accidents. Chaque incident est un incident de trop. Nous devons préserver la sécurité des citoyens. J'espère qu'à l'avenir, un usage à bon escient de l'intelligence artificielle sera possible en matière de prévention et de sécurité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BENJAMIN DALLE

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 sécurité dans les stations de la STIB et l'accord de gouvernement fédéral.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement fédéral contient une série de mesures relatives à la sécurité dans et autour des stations de la STIB. Le ministre de l'Intérieur a l'ambition d'y lutter contre la criminalité et les nuisances, en collaboration avec les communes. Des actions sont également mentionnées, telles qu'une approche plus stricte en cas de troubles répétés, éventuellement en appliquant une interdiction de lieu ou en équipant le personnel de caméras d'intervention (bodycams).*

Nous ne manquons pas d'exemples, à l'étranger, de sociétés de transport qui imposent une interdiction de lieu, temporaire ou définitive, à quiconque commet des nuisances ou infractions

Er zijn in het buitenland voldoende voorbeelden te vinden van vervoersmaatschappijen die een tijdelijk of definitief plaatsverbod opleggen aan wie herhaaldelijk overlast pleegt of overtredingen begaat. Zo experimenteren Nederlandse vervoersbedrijven met een reisverbod voor het openbaar vervoer of een verblijfsverbod voor stations. De vervoersmaatschappijen BVG in Berlijn en MVG in München hebben dan weer een systeem om in samenwerking met de politie een 'Hausverbot' uit te vaardigen, waarbij de vervoersmaatschappij, die eigenaar is van het station, bepaalde personen de toegang kan ontfeggen. Eenzelfde verhaal zien we in verscheidene Amerikaanse steden, die met zogenaamde 'transit exclusion policies' werken.

De basis voor dergelijke beperkingen of verboden ligt in sommige gevallen in de privaatrechtelijke sfeer, vanuit de vervoersmaatschappij die als eigenaar van stations, bussen, trams en metrostellen individuen de toegang tot haar eigendom kan ontfeggen. In andere gevallen is er dan weer een publiekrechtelijke basis voor een beperking of verbod.

Gezien de federale ambities voor de NMBS-stations heb ik voor u de volgende vragen, mevrouw de minister.

Kan de MIVB vandaag op privaatrechtelijke of publiekrechtelijke basis een tijdelijk of definitief reis- of stationsverbod invoeren voor druggebruikers of voor personen die herhaaldelijk overlast veroorzaken?

Zult u een tijdelijk of definitief reis- of stationsverbod invoeren voor druggebruikers of personen die herhaaldelijk overlast veroorzaken of die meermalen op feiten zijn betrappt in de MIVB-stations of op het MIVB-netwerk? Blijft een dergelijk verbod beperkt tot de metrostations of kunnen overlastplegers voor een bepaalde periode op het volledige openbaarvervoernetwerk uitgesloten worden? Hoe kan een dergelijk verbod worden afgedwongen?

Ziet u het gebruik van bodycams door het veiligheidspersoneel van de MIVB en de controleurs van vervoerbewijzen als een haalbare en nuttige mogelijkheid om de veiligheid van het personeel en de reizigers te verhogen? Hoe beoordeelt u de juridische en praktische aspecten van een dergelijke maatregel?

Op welke manier zult u vanuit uw bevoegdheden als Brussels minister input leveren aan de federale veiligheidsplanning voor de grote Brusselse MIVB-stations? Welke maatregelen of voorstellen om de veiligheid te verbeteren en mogelijke problemen te voorkomen of aan te pakken, wilt u voorleggen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De veiligheid van de reizigers en het personeel moet gewaarborgd worden. Dat is al enige tijd een groot aandachtspunt van de regering. We hebben al een aantal maatregelen genomen en staan open voor elke regeling of beslissing, zowel op gewestelijk als federaal niveau, die de veiligheid beter kan garanderen.

Zo heeft de uittredende regering 5,7 miljoen euro vrijgemaakt om veertig bijkomende veiligheidsagenten bij de MIVB in

répétées. Ces interdictions s'appuient soit sur une base de droit privé, soit sur une base de droit public.

La STIB est-elle aujourd'hui en mesure d'instaurer, sur la base du droit public ou privé, une interdiction de fréquenter ses stations ou de voyager, temporaire ou définitive, pour les toxicomanes ou les auteurs de troubles récidivistes ?

Appliquerez-vous une telle interdiction dans les stations ou sur le réseau de la STIB ? Restera-t-elle limitée aux stations de métro ou pourra-t-elle s'étendre, pour une durée déterminée, à l'ensemble du réseau de transports en commun ?

Le port de bodycams par le personnel de sécurité de la STIB et les contrôleurs de titres de transport vous paraît-il praticable et utile pour renforcer la sécurité du personnel et des voyageurs ? Comment évaluez-vous les aspects juridiques et pratiques d'une telle mesure ?

Comment contribuerez-vous, sur la base de vos compétences, au programme de mesures de sécurité du gouvernement fédéral pour les grandes stations de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- La sécurité des voyageurs et du personnel doit être garantie. Nous avons déjà pris une série de mesures et sommes ouverts à tout dispositif ou décision allant en ce sens, au niveau tant régional que fédéral.

Ainsi, le gouvernement sortant a libéré 5,7 millions d'euros pour engager 40 agents de sécurité supplémentaires afin d'améliorer la présence physique dans les stations et de créer le service

dienst te nemen om de fysieke aanwezigheid in de stations te verbeteren en om de dienst Includo op te richten. Die heeft als doel kwetsbare personen die in de stations verblijven, zoals drugsverslaafden, mensen zonder wettig verblijf of daklozen, naar de gepaste hulpverlening toe te leiden. In het verleden zetten veiligheidsdiensten die mensen vaak uit de stations, maar die keerden na enkele uren weer terug. Eerst Sublink en later het daaruit gegroeide Includo bieden een structureler antwoord.

We zijn uiteraard beschikbaar om bij te dragen aan de federale veiligheidsplannen, zoals we dat de afgelopen jaren al deden bij de totstandkoming van het actieplan voor het station Brussel-Zuid. De algemene vragen van het gewest aan de federale overheid zijn bekend: een grondige versterking van de capaciteit van de lokale politie door een correctere financiering en versterking van justitie, parket en federale politie, in het bijzonder de spoorwegpolitie (die bevoegd is voor de ondergrondse veiligheid in metro- en treinstations en die met een groot tekort kampt) en de gerechtelijke politie; en tot slot een hervorming van het gevangeniswezen.

De volledige keten moet versterkt worden om tot adequate oplossingen te komen. De arizonaregering heeft zich in haar regeerakkoord voorgenomen om de nodige stappen daartoe te zetten, en mijn kabinet en de MIVB zullen daar waar mogelijk actief aan meewerken.

Belangrijk is dat mijn kabinet altijd het standpunt heeft ingenomen dat het geen zin heeft om naar één enkele locatie te kijken, aangezien er dan een verplaatsingseffect optreedt, maar dat we het geheel van de stations en de wijken moeten bekijken.

¹³⁰⁹ De MIVB beschikt momenteel niet over de juridische, noch over de praktische mogelijkheid om de toegang tot haar netwerk definitief of tijdelijk te ontzeggen aan gebruikers die feiten hebben gepleegd die in strijd zijn met bepaalde exploitatievoorwaarden, zoals een verbod op het gebruik van drugs in haar infrastructuur.

Praktisch gezien zijn er een aantal vragen rond haalbaarheid en afdwingbaarheid. Iemand kan immers altijd een ticket voor een rit kopen zonder zijn naam te geven. Dan zou de MIVB de identiteit moeten controleren van alle reizigers die zich verplaatsen met andere vervoersbewijzen dan een abonnement. Aangezien de stations vaak meerdere toegangen hebben, zou het dus nodig zijn om agenten bij elke ingang te plaatsen om de identiteit te controleren van de personen die het net betreden. Bovendien zou de MIVB agenten moeten inzetten op de trams en bussen om de identiteit te verifiëren van iedere reiziger die instapt.

Ook tijdens een controle van vervoerbewijzen heeft de MIVB niet de wettelijke middelen om bepaalde categorieën mensen de toegang tot het vervoer te ontzeggen. Dat zou betekenen dat de MIVB een zwarte lijst aanlegt van personen die ongewenst zijn op haar netwerk. Vanuit het oogpunt van de Algemene Verordening gegevensbescherming zou een

Includo, qui offre une réponse plus structurelle à la prise en charge des publics vulnérables dans les stations.

Nous sommes bien sûr disponibles pour contribuer aux plans de sécurité du gouvernement fédéral. Les demandes de la Région sont connues : renforcement poussé de la capacité de la police locale grâce à un financement plus juste et renforcement de la justice, du parquet, de la police fédérale, en particulier de la police des chemins de fer, et de la police judiciaire ; réforme du régime pénitentiaire. Le gouvernement Arizona en fait la promesse dans son accord de gouvernement et mon cabinet et la STIB y coopéreront activement, dans la mesure du possible.

Le STIB ne dispose pas, actuellement, de la possibilité juridique ou pratique d'interdire l'accès à son réseau aux usagers qui contreviennent à certaines conditions d'exploitation, comme l'interdiction de consommer de la drogue au sein de son infrastructure.

Sur le plan pratique, des questions se posent quant à la faisabilité et au caractère contraignant d'une telle mesure. Elle obligerait la STIB à contrôler tous les voyageurs qui utilisent d'autres titres de transport qu'un abonnement. De plus, lors du contrôle des titres de transport, la STIB n'a pas les moyens légaux d'interdire l'accès à certaines catégories de personnes, à moins de tenir une liste noire, ce qui, du point de vue du règlement général sur la protection des données, ne pourrait se faire sans une base légale.

Par contre, selon la loi réglementant la sécurité privée et particulière, les agents de sécurité peuvent refuser aux personnes qui ne sont pas en possession d'un titre de transport valable, l'accès à la zone instituée et clairement délimitée par la société publique de transports en commun dans laquelle la possession d'un titre de transport est exigée. Ils peuvent également demander à une personne qui se trouve dans la zone précitée sans être en possession d'un titre de transport valable, de quitter ladite zone, ou l'écarter par la contrainte.

dergelijke verwerking niet kunnen zonder een wettelijke basis, en meer bepaald een wetsbepaling.

Wat in principe wel kan binnen de bevoegdheden van de veiligheidsagenten, is iemand die geen geldig vervoerbewijs heeft, de toegang ontzeggen of verwijderen. De wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalt dat veiligheidsagenten personen die niet in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs, de toegang kunnen ontzeggen tot de door de openbare vervoersmaatschappij ingestelde en duidelijk afgebakende zone, waarbinnen het bezit van een vervoersbewijs vereist is. Zij kunnen ook een persoon die zich zonder geldig vervoersbewijs in die zone bevindt verzoeken die zone te verlaten, of dwangmatig uit de vervoersbewijszone verwijderen, in overeenstemming met de voorwaarden van bovengenoemde wet.

Anderzijds voorziet het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2024, dat bepaalde exploitatievoorwaarden voor het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastlegt, in een mechanisme voor de geleidelijke verhoging van de administratieve boete bij recidive. Zo kan een administratieve boete oplopen tot 500 euro per boete voor een recidiverende volwassene.

Het gebruik van bodycams voor het veiligheidspersoneel kan een meerwaarde betekenen op voorwaarde dat het goed omkaderd is. De MIVB werkt momenteel aan een argumentatie die ze zal indienen bij de FOD Binnenlandse Zaken om toestemming te krijgen voor het gebruik van bodycams. De MIVB heeft samen met de NMBS, De Lijn en TEC een gezamenlijke brief daarover ondertekend, gericht aan toenmalig minister van Binnenlandse Zaken Verlinden. We pleiten voor een helder juridisch kader, dat duidelijkheid schept over de doelstelling en de nadere regels van het gebruik van de bodycams: wanneer in- of uitschakelen, bewaring van de camerabeelden, welke rol in bewijsvoering enzovoort. Naar verluidt maakt de federale regering daar op dit moment werk van.

1311 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Heeft de investering van 5,7 miljoen euro al zichtbare resultaten opgeleverd?

Vorige week gaf federaal minister van Binnenlandse Zaken Quintin aan dat hij werk wil maken van bodycams. Ook de woordvoerder van de MIVB, de heer Vermeersch, is voorstander van bodycams. Ik ben blij te horen dat u dat spoor verder wilt onderzoeken, mits het juiste juridische kader wordt gecreëerd.

Ik ben daarentegen wat teleurgesteld over uw antwoord met betrekking tot het toegangsverbod. Buitenlandse voorbeelden tonen immers duidelijk aan dat dat een bijzonder efficiënte manier van handhaving is die de veiligheid en het veiligheidsgevoel in de stations verbetert.

Het klopt dat er mogelijkheden zijn om een dergelijk toegangsverbod te omzeilen, bijvoorbeeld door een ticket te kopen, maar u zou al kunnen beginnen met het algemene reglement van de MIVB aan te passen. Overeenkomstig dat

D'autre part, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2024 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale prévoit un mécanisme de majoration progressive des amendes administratives en cas de récidive.

Pour ce qui est du port de bodycams par le personnel de sécurité, il peut avoir une valeur ajoutée, moyennant un bon encadrement. La STIB élabore actuellement un argumentaire qu'elle soumettra au SPF Intérieur, afin d'être autorisée à utiliser ces caméras. Nous plaçons pour un cadre clair.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *L'investissement de 5,7 millions d'euros a-t-il déjà produit des résultats tangibles ?*

La semaine dernière, le ministre de l'Intérieur Quintin s'est exprimé favorablement sur les bodycams. Je suis ravi d'entendre que vous voulez approfondir cette piste, moyennant le cadre juridique adéquat.

Je suis par contre déçu de votre réponse concernant l'interdiction de lieu. Des exemples à l'étranger démontrent l'efficacité de la mesure pour améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité dans les stations. Certes, il existe des possibilités de la contourner, mais vous pourriez déjà commencer par adapter le règlement général de la STIB. En plus de l'interdiction de fumer, vapoter, consommer de l'alcool ou de la drogue, déjà en vigueur, on pourrait y ajouter que les personnes qui enfreignent à plusieurs reprises cette interdiction ne seront plus admises sur

reglement zijn druggebruik, alcohol, roken en vaperen al verboden op het MIVB-net. Daaraan zou kunnen worden toegevoegd dat personen die dat verbod herhaaldelijk negeren, niet langer toegelaten zijn op het openbaarvervoersnet.

De handhaving, in eerste instantie via de toegangspoortjes die vrij onlangs in alle stations zijn geplaatst, botst nog op een aantal praktische problemen, maar die mogen u er niet van weerhouden om die principiële beslissing te nemen. Die zal de veiligheid in de stations sterk verbeteren en een duidelijk signaal geven dat druggebruik in de stations niet is toegestaan.

- *Het incident is gesloten.*

le réseau de transports en commun. Les difficultés pratiques ne doivent pas vous empêcher de prendre cette décision de principe.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de resultaten van de recentste mobiliteitsbarometer van Brupartners - Zelfstandige Ondernemers.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE RAETS

betreffende de resultaten van de barometer van Brupartners-Zelfstandige Ondernemers over mobiliteit.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Volgens de recentste barometer van Brupartners-Zelfstandige Ondernemers vindt 60% van de Brusselse ondernemers Good Move funest voor hun onderneming. Ze wijzen vooral op de moeilijke toegankelijkheid en het gebrek aan parkeerplaatsen. 60% krijgt minder klanten over de vloer (77% in de handel en de horeca) en 35% overweegt weg te trekken uit het gewest.

Brupartners stelt daar concrete voorstellen tegenover, zoals goedkopere parkeerkaarten, gratis overstapparkings nabij metrostations of een uitbreiding van de periode waarin je gratis kunt parkeren.

Hoe evalueert u de impact van Good Move op de Brusselse zelfstandigen en kmo's? Bestaan daar studies over? Hoe worden die ondernemers en handelaars betrokken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen? Overweegt u maatregelen te nemen die Brupartners heeft voorgesteld?

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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 résultats du dernier baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants en matière de mobilité.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME MARTINE RAETS

concernant les résultats du baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants sur la mobilité.

Mme Amélie Pans (MR).- Selon le dernier baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants, plus de 60 % des entrepreneurs bruxellois considèrent que la politique de mobilité actuelle, y compris le plan Good Move, est néfaste pour leur activité. Parmi les préoccupations majeures, le manque de places de stationnement et les difficultés d'accès pour les clients et fournisseurs sont particulièrement pointés du doigt.

Les chiffres révélés par cette étude sont préoccupants :

- près de 60 % des entrepreneurs constatent une diminution de leur clientèle ;

- 35 % envisagent de déménager hors de Bruxelles ;

- 77 % des entrepreneurs des secteurs du commerce, de l'hôtellerie et des services aux consommateurs signalent une baisse de leur activité depuis la mise en œuvre du plan Good Move.

Face à cette situation, des propositions concrètes sont formulées par Brupartners, telles que la fourniture de cartes de stationnement professionnelles moins chères et plus accessibles, la création de parkings gratuits en périphérie, à proximité des stations de métro, ou encore l'extension de la durée du stationnement gratuit à une heure minimum.

1321

Mevrouw Martine Raets (Open Vld).- Mobiliteit en bereikbaarheid zijn cruciale thema's voor ondernemers in Brussel. Ze hebben een grote impact. Nieuwe mobiliteitsmaatregelen leidden de afgelopen jaren tot aanzienlijke wijzigingen in de manier waarop bedrijven omgaan met hun klanten en hun medewerkers.

Uit de resultaten van de recentste enquête van Brupartners-Zelfstandige Ondernemers, die in oktober en november 2024 is afgenomen bij 560 Brusselse zelfstandigen en kmo's, blijkt dat meer dan 60% van de ondernemers het mobiliteitsbeleid, inclusief Good Move, als funest ervaart voor de economische bedrijvigheid. Voor veel ondernemers blijft de wagen of bestelwagen het belangrijkste vervoermiddel voor professionele verplaatsingen. Voor hen is een vlotte mobiliteit dan ook een van de doorslaggevende factoren bij zakelijke beslissingen, overwegingen en perspectieven in het bedrijfsleven.

Door de toenemende mobiliteitsproblemen keerde 5% van de ondernemers Brussel al de rug toe, terwijl 35% overweegt om te verhuizen. De aantrekkelijkheid van het gewest als ondernemersstad komt daarmee sterk in het gedrang. Vooral het tekort aan parkeerplaatsen en het feit dat hun zaak voor hun klanten en leveranciers met de wagen moeilijk bereikbaar is, vinden ondernemers problematisch. Het belemmert hen in hun dagelijkse werking.

Dat wekt ergernis. Vooral in de horeca en sectoren als handel en consumentgerichte diensten is de impact sterk voelbaar. Maar liefst 77% van de ondernemers meldt een daling van het aantal klanten sinds de invoering van Good Move. De Brusselse ondernemers pleiten dan ook voor werkbare oplossingen in plaats van extra obstakels. Of zoals Julie Huntz, voorzitter van Brupartners-Zelfstandige Ondernemers, het zegt: "Een stad die moeilijk bereikbaar is, duwt ondernemingen en jobs weg. We roepen beleidsmakers op om de ondernemers actief te betrekken bij mobiliteitsplannen en maatregelen te nemen die de economische schade beperken."

Brupartners-Zelfstandige Ondernemers stelt dan ook een aantal oplossingen voor: "We merken dat ondernemers vooral nood hebben aan haalbare oplossingen die hun bereikbaarheid verbeteren. Daarom pleiten we voor maatregelen zoals goedkopere en toegankelijker professionele parkeerkaarten, de aanleg van gratis randparkings aan metrohaltes en de uitbreiding

Quelle est votre évaluation de l'impact des mesures de mobilité sur l'activité économique des indépendants et PME bruxellois ?

Des études ont-elles été menées par le gouvernement bruxellois pour mesurer ces effets sur le commerce local et l'emploi ?

Comment les entrepreneurs et les commerçants sont-ils intégrés dans l'élaboration et l'ajustement des plans de mobilité ? À la suite de ces résultats, seront-ils mieux intégrés ?

Examinez-vous certaines des mesures proposées par Brupartners afin d'atténuer les effets négatifs des restrictions de mobilité ?

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- Pour les entrepreneurs bruxellois, la mobilité et l'accessibilité sont des enjeux cruciaux. Les mesures prises en la matière ces dernières années ont considérablement modifié leurs relations avec leurs clients et leurs collaborateurs.

Selon le dernier baromètre de Brupartners-Entrepreneurs indépendants, plus de 60 % des répondants estiment que la politique de mobilité est néfaste pour l'activité économique à Bruxelles. La fluidité du trafic joue d'ailleurs un rôle déterminant dans les décisions et les perspectives commerciales des entreprises.

L'attractivité entrepreneuriale de la Région est ainsi menacée. Les entrepreneurs se sentent freinés dans leurs activités quotidiennes par les problèmes de mobilité, notamment en matière de stationnement et d'accessibilité en voiture.

Dans de nombreux secteurs, ils signalent même une baisse du nombre de clients depuis l'introduction de Good Move. Ils réclament dès lors des solutions efficaces au lieu d'obstacles supplémentaires.

Pour soutenir l'économie locale et renforcer l'environnement entrepreneurial, Brupartners-Entrepreneurs indépendants propose, entre autres, de rendre plus accessibles les cartes de stationnement professionnelles, d'aménager des parkings gratuits près des stations de métro et d'étendre la durée du stationnement gratuit à au moins une heure.

van de gratis parkeertijd tot minstens één uur. Dergelijke initiatieven kunnen een positieve impact hebben op de lokale economie en het ondernemersklimaat in Brussel versterken."

1323 Is er al overlegd met de organisatie Brupartners-Zelfstandige Ondernemers? Wat heeft dat opgeleverd? Hebt u de voorgestelde oplossingen overwogen, zoals goedkopere en toegankelijke professionele parkeerkaarten, de aanleg van gratis randparkings aan metrohaltes en een uitbreiding van de gratis parkeertijd? Zo ja, wat waren de conclusies?

Werd er al nagedacht over alternatieve oplossingen, zoals het voorstel van parking.brussels om de ongeveer 40.000 in- en uitritten van gebouwen als laad-en-loszone te gebruiken? Uiteraard zouden de bewoners van die gebouwen daarmee moeten instemmen en moet de bewegwijzering de laad-en-loszone duidelijk aangeven. Dat zou het voor bedrijven en handelaars veel gemakkelijker maken, terwijl misbruik tegengegaan kan worden met boetes van 100 euro, zoals dat gebruikelijk is bij laad-en-loszones.

1325 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Veel ondernemingen verhuizen nadat ze in Brussel zijn opgestart en er economische meerwaarde hebben gecreëerd.

Files kosten ons handenvol geld, leiden tot frustraties, tijdverlies en luchtverontreiniging. Ook de economie lijdt eronder doordat de leveringen van goederen en materialen en het personenvervoer moeizaam verlopen. In België bedraagt de schade door files jaarlijks enkele miljarden euro's.

1327 (verder in het Frans)

Het stimuleren van de economische activiteit is een van de grootste prioriteiten van de regering. Daarbij spelen de mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte een belangrijke rol. Zo hebben we het Fernand Cocqplein aantrekkelijker gemaakt en de verkeersdruk op de Elsensesteenweg verminderd, waardoor de winkels er nu meer klanten over de vloer krijgen.

Une concertation a-t-elle été menée avec Brupartners-Entrepreneurs indépendants ? Avez-vous étudié les solutions proposées ?

D'autres solutions ont-elles été envisagées, telles que l'utilisation des entrées et sorties d'immeubles comme zones de chargement et de déchargement ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Bon nombre d'entreprises quittent Bruxelles une fois qu'elles ont généré une plus-value économique.

À ce titre, les embouteillages ne sont pas anodins, car ils affectent notre économie en compliquant les livraisons de marchandises et le transport des personnes. Les pertes financières qui en découlent sont énormes.

(poursuivant en français)

L'activité économique de la Région, et certainement l'activité des indépendants, des PME et des TPE, est l'une des principales priorités du gouvernement. Ces acteurs constituent le tissu économique local et une perspective d'avenir pour la Région. Nous devons à la fois leur garantir un environnement urbain attractif et faciliter le développement de leur activité.

Le déploiement et l'ancrage de l'activité économique locale s'articulent aussi autour de l'aménagement de l'espace public et de la mobilité. Un exemple vertueux de cette articulation est la mise en œuvre de la maille Fernand Cocq en 2019, qui nous donne un recul de cinq ans et nous permet de confirmer que l'activité commerciale a été stimulée par l'aménagement de l'espace public, par la toute nouvelle attractivité de la place Fernand Cocq et par l'apaisement de la chaussée d'Ixelles. Le chiffre d'affaires des commerces de la zone a augmenté, et l'attractivité de la place elle-même a été renforcée par la présence de nombreuses terrasses.

Cet exemple illustre l'impact positif des mesures de requalification et d'attractivité de l'espace public sur l'activité économique. Je suis évidemment consciente que toutes les situations ne sont pas nécessairement comparables à la place Fernand Cocq.

1329 (verder in het Nederlands)

Hetzelfde zien we bijvoorbeeld ook aan de andere kant van Brussel, aan het Koningin Astridplein in Jette. Aanvankelijk was er veel tegenstand tegen het project, maar sinds de herinrichting en de aanleg van de tram heeft het plein een nieuwe levendigheid gekregen. De handelaars, die daar sowieso veel concurrentie ondervinden van grotere handelskernen in de buurt, hebben een nieuwe aantrekkingskracht gekregen doordat het plein op aangename wijze werd heringericht.

1331 (verder in het Frans)

Mobiliteit is niet de enige factor die het succes van de lokale handel beïnvloedt. De voorbije jaren maakten we de coronacrisis mee, de ontwikkeling van telewerk, de energiecrisis, de inflatie en een toenemend aantal bestellingen via internet. De Brusselse handel kent dus heel wat uitdagingen.

Ik ben uiteraard op de hoogte van de barometer waarover u het hebt. Die is niet op een wetenschappelijke manier opgesteld, maar geeft alleen het gevoel weer van de Brusselse ondernemers. Die hebben de neiging om het belang van de auto voor hun klanten te overschatten. Desondanks sta ik altijd open voor een gesprek over het thema.

1333 (verder in het Nederlands)

Dat zien we vaak: als handelaars gevraagd wordt welk aandeel van hun cliënteel met de wagen, met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets komt, overschatten ze systematisch het aandeel van verplaatsingen met de wagen en onderschatten ze bijvoorbeeld dat van de voetgangers. Dat blijkt uit cijfers van hub.brussels over cliëntbevragingen. We moeten dus zeker rekening houden met de perceptie, maar ook met de reële cijfers, en vervolgens op zoek gaan naar de onderliggende oorzaken en op beide een antwoord bieden.

1337 (verder in het Frans)

Volgens de recentste statistieken van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse is het aantal ondernemingen in Brussel

(poursuivant en néerlandais)

La place Reine Astrid à Jette a également fait l'objet d'un réaménagement, ce qui lui a permis de gagner en vitalité, malgré une forte opposition initiale. Les commerçants jouiront désormais d'une plus grande attractivité face aux grands noyaux commerciaux environnants.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, la mobilité n'est pas le seul facteur qui affecte les commerçants et les indépendants. En effet, ces dernières années, nous avons connu la crise du Covid-19, le développement du télétravail, la crise énergétique, la hausse de l'inflation, la propension des consommateurs à commander sur l'internet, autant d'éléments qui ont des répercussions sur la fréquentation des commerces et le pouvoir d'achat des ménages. Les défis ne manquent donc pas à Bruxelles.

Les résultats du baromètre 12 des indépendants et des PME bruxellois, qui met l'accent sur la mobilité, ont également retenu mon attention. Ces résultats ont d'ailleurs été présentés à la Commission régionale de la mobilité du 24 mars dernier, à laquelle mon cabinet était aussi présent. De l'aveu des représentants de l'union flamande des entrepreneurs indépendants (Unie van Zelfstandige Ondernemers, Unizo) et de l'Union des classes moyennes, le baromètre n'établit pas scientifiquement les effets de Good Move sur l'activité commerciale bruxelloise, mais mesure le sentiment des entrepreneurs bruxellois sur un échantillon d'indépendants. Ces derniers étaient 560 à avoir répondu au dernier questionnaire.

Nous entendons bien sûr poursuivre le dialogue, car nous prenons ce sujet au sérieux. Par ailleurs, les retours de hub.brussels ainsi que les différentes études menées dans la Région sont aussi importants. En effet, le secteur économique local a tendance à surestimer l'importance des déplacements en voiture de ses clients.

(poursuivant en néerlandais)

En effet, comme le montrent les enquêtes menées par hub.brussels auprès des clients, les commerçants sous-estiment, par exemple, la part de piétons dans leur clientèle. Ainsi, si nous devons tenir compte de la perception des commerçants, il convient aussi d'étudier les causes du décalage observé.

(poursuivant en français)

Les résultats du baromètre sont à mettre en parallèle avec les statistiques officielles les plus récentes publiées par l'Institut

sinds de start van Good Move - en ondanks de coronacrisis - gestegen van 111.000 tot 119.000 (in 2023).

Hub.brussels maakte onlangs een studie bekend over de bezoekersaantallen in de winkelstraten. Daarin werd onder meer de voetgangersstroom tussen 9 en 19 uur gemeten.

bruxellois de statistique et d'analyse. Selon celles-ci, depuis l'entrée en vigueur du plan régional de mobilité en 2020 et malgré la pandémie de Covid-19, le nombre total d'entreprises assujetties à la TVA est passé de 111.000 en 2019 à 119.000 en 2023. Toutefois, comme je l'ai dit, plusieurs critères doivent être pris en considération. Mme Trachte pourra certainement vous détailler les dynamiques en jeu.

Par ailleurs, les résultats de l'étude de hub.brussels portant sur la fréquentation des artères commerçantes ont également été présentés lors de la séance de la Commission régionale de la mobilité du 24 mars. Il en est ressorti des éléments intéressants sur les visiteurs, leur mode de fréquentation et les raisons de celle-ci.

Dans le cadre de cette étude, hub.brussels a regroupé et recoupé les données des 58 capteurs situés dans toute la Région bruxelloise. Ces capteurs installés dans des commerces transmettent leurs données en temps réel et ont permis de recenser les flux de piétons entre 9 et 19 heures sur l'ensemble de l'année 2023.

1339 *(verder in het Nederlands)*

Uit de cijfers blijkt dat de Nieuwstraat, die volledig voetgangerszone is, met gemiddeld 1.050.000 voetgangers per maand opnieuw de eerste handelszone van het gewest is. Er is een tijd geweest dat haar concurrent, de Elsensesteenweg, daar net over ging. De recentste cijfers voor de Elsensesteenweg liggen er wel dicht bij, met 840.000 passages per maand. Ook die straat is grotendeels voetgangerszone. Ze is enkel nog voor bussen en 's avonds voor lokaal verkeer toegankelijk.

(poursuivant en néerlandais)

Entièrement piétonne, la rue Neuve reste ainsi l'artère commerçante la plus fréquentée. Elle est suivie de près par la chaussée d'Ixelles, qui n'est accessible qu'aux bus et, en soirée, à la circulation locale.

1341 *(verder in het Frans)*

In de wijk rond de Grote Markt en de voetgangerszone komen zo'n 20.000 voetgangers per dag. De maatregelen om de alternatieve mobiliteit aan te moedigen, maken die winkelstraten dus net aantrekkelijker.

(poursuivant en français)

Les principales artères du quartier de la Grand-Place et le piétonnier du centre-ville complètent le classement avec près de 20.000 piétons par jour.

Uiteraard is overleg met de economische actoren over mobiliteitsprojecten essentieel. Brussel Mobiliteit en parking.brussels overleggen regelmatig met Brupartners, maar ook met individuele ondernemers en kmo's. Parking.brussels overlegt uitvoerig met alle betrokkenen over mogelijke oplossingen voor het tekort aan parkeergelegenheid.

Les mesures prises en vue d'encourager la mobilité alternative - telles que les transports en commun, le vélo ou la marche - ont donc pour objectif de renforcer l'attractivité du commerce local plutôt que de le pénaliser.

Il est entendu que la concertation avec les acteurs économiques doit être assurée. Bruxelles Mobilité et parking.brussels ont des contacts réguliers avec Brupartners, mais aussi avec des indépendants et des petites entreprises dans le cadre de réflexions générales ou de projets d'aménagement spécifiques.

L'agence parking.brussels a organisé une rencontre avec Brupartners au cours de laquelle la problématique a été abordée. Des contacts ont lieu avec BECI, l'union flamande des entrepreneurs indépendants, l'Union des classes moyennes et Embuild, tant au niveau managérial qu'au niveau opérationnel, afin d'examiner les pistes de rapprochement possibles. Deux webinaires ont notamment été organisés pour les affiliés

1343 *(verder in het Nederlands)*

Tijdens de voorbije regeerperiode hebben we de overstapparkings gratis gemaakt, en dat werpt vruchten af. Zo is de bezettingsgraad van de P+R Coovi geëvolueerd van 13% naar meer dan 50%. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik om erop te wijzen dat wie Brussel wil bezoeken, gratis zijn wagen op een overstapparking kan zetten en vandaaruit verder kan met het openbaar vervoer.

1345 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- *De cijfers zijn duidelijk en verontrustend. Een aanzienlijk deel van de ondernemers voelt zich benadeeld door het mobiliteitsbeleid.*

U hebt het vooral over winkels, maar de zelfstandige vaklui klagen dat parkeren in de eerste kroon zo duur geworden is dat ze er vaak liever wegblijven. Daardoor blijven de klanten in die wijken in de kou staan.

Ik zal een schriftelijke vraag stellen over de bezoekersaantallen voor het Fernand Cocqplein.

Er moeten oplossingen gevonden worden voor de zelfstandigen en kmo's.

1347 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Het verheugt me dat u met de sector en de ondernemers overlegt.

Ik kom echter nog even terug op het overleg met de lokale handelaars. Op een aantal plaatsen is het effect van Good Move misschien inderdaad positief, zoals op het Koningin Astridplein in Jette. Op de Leuvensesteenweg ter hoogte van het Madouplein zijn daarentegen alle handelaars vertrokken. Vroeger was daar zeer veel economische activiteit, maar tegenwoordig is het er een dooie boel. Het succes van Good Move is dus afhankelijk van de plaats en van de manier waarop het plan wordt doorgevoerd. Bovendien moet u in de eerste plaats overleggen met de ondernemers en kleine handelaars ter plaatse.

Voorts antwoordde u niet op mijn vraag over het voorstel van parking.brussels om de in- en uitritten van gebouwen als laad- en loszone te gebruiken.

d'Embuild, afin de leur présenter les solutions de stationnement proposées par parking.brussels pour les professionnels.

(poursuivant en néerlandais)

Enfin, l'instauration de la gratuité des parkings de transit sous la précédente législature a porté ses fruits, en atteste leur taux d'occupation en nette hausse.

Mme Amélie Pans (MR).- Les chiffres sont inquiétants et clairs. Une part importante de nos entrepreneurs, en particulier les petits indépendants et les PME, se sentent mis à l'écart des politiques de mobilité.

Vous avez beaucoup parlé des commerçants, mais il faut également évoquer les corps de métier, car il est de plus en plus difficile pour eux d'exercer en première couronne. Nombreux d'entre eux préfèrent travailler là où le parking est facile et moins coûteux. Certains déclarent que leurs clients doivent parfois payer davantage pour le parking que pour la main d'œuvre, ce qui est difficile à leur expliquer. Les clients sont par ailleurs pénalisés dans cette zone, car ils ne trouvent pas de corps de métier.

Sans vitalité économique locale, la ville ne peut pas être durable. Vous citez en outre la place Fernand Cocq, car nous avons un recul de cinq ans par rapport à cette maille et vous évoquez aussi une hausse du chiffre d'affaires. Je déposerai une question écrite à ce sujet afin d'obtenir des chiffres objectifs. Vous dites qu'ils sont en hausse, mais ressortent-ils d'une étude ?

Il est urgent d'établir un dialogue, ce qui est en cours selon vous, et de trouver des solutions concrètes pour les indépendants et les PME.

Mme Martine Raets (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Le plan Good Move peut avoir des effets positifs, mais son succès dépend de l'endroit et des modalités de sa mise en œuvre. Vous devez d'abord consulter les entrepreneurs et les petits commerçants locaux.*

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant la proposition d'utiliser les entrées et sorties de bâtiments comme zones de chargement et de déchargement.

1349 **De voorzitter.-** Er bestaat een parkeerkaart voor vaklui, die 90 euro per maand kost en geldig is in heel het gewest. Blijkbaar zijn weinigen daarvan op de hoogte.

1351 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Daar is onlangs een vraag over gesteld. We zullen het preciezer natrekken.

Het is problematisch wanneer auto's parkeren op laad-en-loszones. Daarom brengt parking.brussels momenteel gedetailleerd in kaart waar zich de parkeerplaatsen en de laad-en-loszones bevinden, zodat scan-cars de overtredingen automatisch kunnen controleren en er beboet kan worden, wat helaas nodig is.

Ik besef dat parkeertarieven niet populair zijn, maar toch zijn ze vaak nodig om rotatie tot stand te brengen, zeker in handelswijken. Als mensen voor weinig geld hun auto lang kunnen laten staan, krijg je geen rotatie, wat ook voor de handelaars nadelig is. Daarom zijn er ook verschillende zones, en het is van belang om de juiste zone op de juiste plaats in te richten.

- De incidenten zijn gesloten.

M. le président.- Lorsque nous avons visité parking.brussels la semaine dernière, on nous a expliqué qu'il existait une carte de stationnement pour les corps de métier, au prix de 90 euros par mois pour toute la Région. Étant donné que de nombreuses personnes ignorent l'existence de cette carte, plusieurs d'entre nous ont suggéré que l'information soit diffusée auprès des petits entrepreneurs concernés.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Une question a été récemment posée à ce sujet. Nous allons vérifier.

Parking.brussels est en train de cartographier les places de stationnement et les zones de chargement et de déchargement afin que les scan-cars puissent repérer les infractions.

Les tarifs de stationnement sont nécessaires pour assurer une rotation des véhicules, surtout dans les quartiers commerçants. Mais il est important de définir les différentes zones de stationnement aux bons endroits.

- Les incidents sont clos.