



**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 3 JUNI 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 3 JUIN 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	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de aanpassing van de autokeuring aan elektrische auto's.	
Mondelinge vraag van de heer Ilyas Mouani	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het aanbod van de MIVB tijdens Franstalige schoolvakanties.	
Mondelinge vraag van de heer Ilyas Mouani	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het gebruik van de oude metro-stellen op lijnen 2 en 6.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	13
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de werken aan het Leonard-kruispunt en het interregionale overleg.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski	6
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'adaptation des contrôles techniques aux voitures électriques.	
Question orale de M. Ilyas Mouani	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'offre de la STIB durant les vacances scolaires francophones.	
Question orale de M. Ilyas Mouani	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'utilisation des anciennes rames de métro sur les lignes 2 et 6.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	13
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant les travaux au carrefour Léonard et la concertation interrégionale.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	16
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 Lambermontlaan en de gevolgen voor en de begeleiding van de omwonenden.		concernant l'impact du chantier du boulevard Lambermont et l'accompagnement des riverains.	
Mondelinge vraag van de heer Ilyas Mouani	19	Question orale de M. Ilyas Mouani	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,	
betreffende de conflicten met trams aan het Wielskruispunt.		concernant les conflits avec les trams au carrefour Wiels.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	21	Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	21
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 ingebrekestelling van Brussel Mobiliteit door urban.brussels.		concernant la mise en demeure d'urban.brussels par Bruxelles Mobilité.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	23	Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	23
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de apparatuur die de MIVB gebruikt om vervoersbewijzen te controleren.		concernant le matériel utilisé par la STIB pour le contrôle des titres de transport.	
Mondelinge vraag van de heer Sevkem Temiz	25	Question orale de M. Sevkem Temiz	25
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de Havenlaan en haar kasseien.		concernant l'avenue du Port et ses pavés.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	28	Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	28
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,

betreffende de rookontwikkeling uit een metrotrein tussen Clemenceau en Delacroix.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans

31

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

betreffende het toezicht op de situatie van de Fraiteur-brug.

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le dégagement de fumée d'une rame de métro entre Clemenceau et Delacroix.

Question orale de Mme Amélie Pans

31

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 suivi de la situation du pont Fraiteur.

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 aanpassing van de autokeuring aan elektrische auto's.**

1107 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Het aantal elektrische voertuigen blijft toenemen en het beleid moet daarop worden afgestemd.**

De Europese Commissie stelde onlangs een hervorming voor van de technische controle van voertuigen. De aanpassingen betreffen onder meer controle van de batterij, de elektronische onderdelen en de software.

In Brussel gebeurt de technische controle op basis van criteria voor verbrandingsmotoren. Met elektrische voertuigen wordt niet echt rekening gehouden, wat vragen oproept over veiligheid, samenhang van de regelgeving en controle van de milieuprestaties.

Welke kenmerken van elektrische voertuigen worden al gecontroleerd? Welke maatregelen neemt het gewest om de controle van elektrische voertuigen op de toekomstige Europese vereisten af te stemmen? Komen er opleidingen voor het personeel van de controlecentra? Krijgen de centra de nodige uitrusting?

Wat is het tijdschema voor de aanpassingen van de controle? Hoe brengt u eigenaars van elektrische voertuigen op de hoogte van de nieuwe vereisten?

Overlegde u met andere gewesten over een afstemming van de controles?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Momenteel is de enige met de motor gerelateerde test bij de technische controle die op de uitstoot. Bij gebrek aan rechtstreekse uitstoot gebeurt die niet bij elektrische voertuigen. De overige tests gelden voor alle types voertuigen.**

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'adaptation des contrôles techniques aux voitures électriques.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Alors que le nombre de véhicules électriques en circulation ne cesse de croître - on en dénombrait déjà plusieurs milliers en Région bruxelloise fin 2024 -, il devient nécessaire d'adapter les politiques publiques aux spécificités techniques et sécuritaires de cette nouvelle motorisation.

À ce titre, la Commission européenne a récemment présenté une proposition de réforme du contrôle technique des véhicules afin d'intégrer des exigences spécifiques aux véhicules électriques. Ces adaptations incluraient, entre autres, le contrôle de l'état de la batterie haute tension, l'inspection des composants électroniques embarqués et la vérification de l'intégrité logicielle des véhicules.

À l'heure actuelle, le contrôle technique en Région bruxelloise reste centré sur des critères pensés pour les motorisations thermiques, sans véritable prise en considération des spécificités électriques, ce qui pose des questions en matière de sécurité, de cohérence réglementaire et de suivi des performances environnementales réelles.

Quels sont les éléments spécifiques aux véhicules électriques actuellement vérifiés lors du contrôle technique en Région bruxelloise ? Quelles mesures la Région prendra-t-elle pour aligner le contrôle technique de ces véhicules sur les futures exigences européennes ? Des initiatives sont-elles prévues pour former le personnel des centres de contrôle technique aux spécificités des véhicules électriques et pour équiper ces centres des outils nécessaires aux nouvelles inspections ?

Quel est le calendrier relatif à l'introduction de ces adaptations au contrôle technique en Région bruxelloise ? Comment la Région prévoit-elle d'informer les propriétaires de véhicules électriques des nouvelles obligations en matière de contrôle technique ?

Enfin, des concertations ont-elles lieu entre les différentes Régions du pays pour aligner les contrôles d'usage en la matière ?

Mme Elke Van den Brandt.- Actuellement, lors d'un contrôle technique classique, le seul test dépendant de la motorisation est celui lié aux émissions d'échappement. Celui-ci n'est donc pas réalisé sur les véhicules électriques, étant donné l'absence d'émissions directes. Les autres tests sont communs à tous les

Dat neemt niet weg dat Europa werkt aan ruimere controles, waarbij de staat van het elektrisch circuit wordt nagekeken. Om zich voor te bereiden op de wijzigingen bezocht Brussel Mobiliteit een Duits bedrijf dat daar de gepaste apparatuur voor ontwikkelt.

De medewerkers van de controlecentra kunnen nu al een opleiding over de specifieke kenmerken van elektrische voertuigen volgen.

De gewestinstellingen bereiden zich dus al voor, ook al weten we nog niet precies wat de Europese regelgeving zal inhouden. Om die reden kunnen we eigenaars van elektrische voertuigen ook nog niet op de hoogte brengen.

Zodra de Europese richtlijn klaar is, maakt Brussel in overleg met de andere gewesten werk van de omzetting.

types de moteurs : freins, direction, équipement du véhicule, phares, etc.

Toutefois, des discussions sont en cours au niveau européen en vue de prévoir un contrôle plus complet, qui pourrait porter sur l'état du circuit électrique, y compris celui de la batterie. Des appareils sont également en train d'être développés afin de permettre de mener ces contrôles sans qu'il ne soit nécessaire de démonter entièrement le véhicule.

Pour anticiper les changements à venir, Bruxelles Mobilité a participé à une visite d'une société allemande qui développe de tels appareils, avec des centres de contrôle technique.

Dans le cadre d'une formation continue ou d'une formation de spécialisation, les employés des centres de contrôle technique ont déjà l'opportunité de se former aux spécificités des véhicules électriques.

La Région et les organismes se préparent donc à ce changement, sans pouvoir prédire ce que décidera le législateur européen. Les normes de contrôle dépendent en effet largement de la directive n° 2014/45, qui est en cours de révision. Il est dès lors difficile d'anticiper précisément la date d'adoption de cette réforme, qui devra encore être transposée par les États membres.

De même, il est encore trop tôt pour réaliser une communication à l'intention des propriétaires de véhicules électriques, puisque nous ne connaissons pas encore le contenu de la future directive.

Le moment venu, nous veillerons à opérer la transposition et la mise en œuvre de cette dernière, en bonne entente avec les autres Régions. En effet, comme vous le savez, les propriétaires d'automobiles sont libres de faire contrôler leur véhicule dans la Région de leur choix.

¹¹¹¹ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Momenteel gelden voor alle voertuigen dus dezelfde controles.

(Onverstaanbaar)

Ik noteer dat de controlecentra kijken naar wat er elders gebeurt en dat de medewerkers bijscholing krijgen. Voorts staat er nog geen startdatum vast.

(Onverstaanbaar)

Ik kom hier later op terug.

- Het incident is gesloten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Actuellement, les contrôles effectués sont donc les mêmes que pour les autres types de véhicules.

(Inaudible)

Je note que les centres vont voir ce qui se passe dans d'autres régions ou pays, notamment en Allemagne. Il est en effet important qu'il y ait des échanges et une formation continue pour les employés.

J'ai bien noté également qu'il n'y avait pas de date à ce stade.

(Inaudible)

Nous reviendrons sur ce sujet lors de la transposition du texte dans nos législations respectives.

- L'incident est clos.

¹¹¹⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ILYAS MOUANI**

QUESTION ORALE DE M. ILYAS MOUANI

1115 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1115 **betreffende het aanbod van de MIVB tijdens Franstalige schoolvakanties.**

1117 **De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).**- Sinds de hervorming van de schoolvakantieregeling binnen de Franse Gemeenschap lopen de schoolkalenders van de Frans- en Nederlandstalige onderwijsnetten uiteen. Enkele weken geleden nam ik bij de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie deel aan een speeddate-evenement met leerlingen van het Atheneum Karel Buls. Die vroegen me hoe het mogelijk was dat er minder openbaar vervoer is wanneer enkel leerlingen van Franstalige scholen vakantie hebben.

Vooruit.brussels vindt het belangrijk dat er geen kloof bestaat in de dienstverlening van de MIVB tussen de verschillende onderwijsnetten. Elke jonge Brusselaar, ongeacht het onderwijsnet, heeft recht op gelijke toegang tot betrouwbaar openbaar vervoer. In een eerder antwoord werd aangegeven dat de MIVB werkt aan het verkleinen van de kloof tussen de reguliere regeling en de schoolvakantieregeling, en dat er voor sommige lijnen al versterking was gepland.

Welke structurele aanpassingen heeft de MIVB sinds 2022 doorgevoerd aan haar dienstregeling om rekening te houden met het feit dat de Nederlandstalige scholen openblijven tijdens de Franstalige schoolvakanties?

Op welke lijnen of tijdstippen is het aanbod ondertussen uitgebreid of zal het worden uitgebreid tijdens die gemengde weken? Hoe evalueert de MIVB de impact van die aangepaste regeling op het verplaatsingsgedrag van scholieren?

Op welke manier worden klachten, reizigersaantallen of capaciteitsproblemen over deze problematiek bijgehouden? Wat is de analyse van de gegevens?

Bent u bereid om er bij de MIVB op aan te dringen dat ze de schoolvakantieregeling herziet, om die beter af te stemmen op de tweetalige onderwijsrealiteit in het Brussels Gewest?

1119 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De twee verschillende schoolvakanties in Brussel vormen niet alleen een grote uitdaging voor het openbaar vervoer, maar ook voor speelpleinen en gemeentediensten. Ik hoop dan ook dat de dialoog tussen de gemeenschappen ertoe zal leiden dat die op elkaar worden afgestemd en dat we snel van die absurde situatie af raken.

De MIVB monitort de vraag nauwkeurig en past haar aanbod het hele jaar door aan om de frequenties zo goed mogelijk af te stemmen op de noden van de Brusselaars. Sinds de zomer van

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'offre de la STIB durant les vacances scolaires francophones.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- Depuis la réforme des vacances scolaires en Communauté française, les calendriers des réseaux d'enseignement francophone et néerlandophone ne coïncident plus. Or, il y a moins de transports en commun lorsque les écoles francophones sont en congé.

Vous avez indiqué précédemment que la STIB s'employait à réduire les différences entre l'horaire normal et l'horaire des vacances scolaires et que certaines lignes allaient être renforcées.

À quels ajustements structurels de ses horaires la STIB a-t-elle procédé depuis 2022 pour tenir compte du fait que les écoles néerlandophones restent ouvertes pendant les congés des francophones ? Quelles lignes sont concernées ? Comment sont évaluées les répercussions sur les habitudes de déplacement des écoliers ?

Allez-vous insister auprès de la STIB pour qu'elle fasse mieux correspondre l'horaire des vacances scolaires à la réalité bilingue de la Région ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- La STIB surveille de près la demande et adapte son offre en conséquence toute l'année durant. Depuis l'été 2022, elle l'a légèrement ajustée pour tenir compte de la divergence entre les calendriers scolaires, une situation absurde dont j'espère la fin prochaine.

Pendant les vacances scolaires néerlandophones en dehors de l'été, le schéma d'occupation des lignes ne change pas des périodes standard, au contraire des périodes de vacances francophones. Mais les différences sont limitées et varient d'une

2022 heeft de MIVB haar aanbod licht aangepast om rekening te houden met de verschillende schoolkalenders.

De MIVB hanteert verschillende kleurcodes: geel voor de reguliere weken met een gewone dienstregeling, wit voor de weken van de Franstalige schoolvakanties, blauw in de zomer, paars voor woensdagen, groen voor zaterdag en roze voor zondagen.

Tijdens de Nederlandstalige schoolvakanties buiten de zomer wordt er volgens het gele standaardschema gereden en tijdens de Franstalige schoolvakanties volgens het witte schema. De verschillen zijn evenwel zeer beperkt en hangen af van de lijnen. Op sommige lijnen liggen immers veel Franstalige of Nederlandstalige scholen. De MIVB kijkt daarom ook naar de bezettingsgraad.

In de witte weken van de Franstalige schoolvakanties is het totaalaanbod misschien net iets lager dan tijdens de gele standaardweken, maar dat betekent zeker niet dat er geen rekening wordt gehouden met de Nederlandstalige schoolspits. De aanwezigheid van Nederlandstalige scholen op een bepaalde lijn is een parameter die doorweegt in de bezettingsgraad van die lijn, en dus ook in het aanbod. Het verschil zit dus vooral buiten de schoolspits.

U kunt zelf een steekproef doen. Als u de dienstregelingen vergelijkt, zult u zien dat voor de witte en gele weken het aantal voertuigen tijdens de schoolspits vaak hetzelfde is of dat er maar één voertuig per uur meer of minder rijdt.

1121 Ook de globale verschillen tussen de gele standaardweken met een gewone dienstregeling en de witte weken van de Franstalige schoolvakanties zijn relatief beperkt. De voorbije jaren zijn ze overigens afgenomen, mede door de niet-samenvallende schoolvakanties.

Tussen 2019 en 2025 is het aanbod voor de gele standaardweken gegroeid met 7,1%, terwijl dat voor de witte weken met 10,6% gegroeid is. Het verschil tussen beide slinkt dus, zodat het aanbod van de witte weken momenteel al goed is voor bijna 90% van dat van de gele. Dat percentage is de voorbije jaren gestegen van 86,3% tot 89,2%, en die evolutie zet zich door.

De impact van de verschillende rijschema's op de verplaatsingen van Nederlandstalige scholieren blijft dus beperkt.

1123 **De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).** - Dat de Franstaligen en Nederlandstaligen aparte schoolvakanties hebben, vormt inderdaad de kern van het probleem. Uit uw antwoord kan ik afleiden dat er meer aanbod is dan ik dacht. Toch hebben de leerlingen het gevoel dat er minder transport is. Zij nemen die metro's, trams en bussen elke dag. Het is juist belangrijk dat we ze aanzetten om het openbaar vervoer te gebruiken.

Het verheugt me dat de MIVB in de zomer van 2022 aanpassingen heeft doorgevoerd. Ik hoop dat we in de toekomst

ligne à l'autre. Sur certaines d'entre elles se trouvent en effet beaucoup d'écoles de l'un ou de l'autre réseau.

Pendant les vacances scolaires francophones, l'offre globale est légèrement moins importante qu'en temps normal, mais elle tient compte des heures de pointe des écoles néerlandophones. La différence se manifeste plutôt en dehors de ces heures. En réalité, à quelques véhicules près, la fréquence des véhicules aux heures d'affluence des écoles ne varie pas vraiment selon la période.

Entre 2019 et 2025, l'offre des transports pendant la période normale a augmenté de 7,1 %, contre 10,6 % lors des vacances francophones. La différence se réduit donc, si bien que l'offre durant les vacances francophones représente près de 90 % de l'offre en temps normal.

En conclusion, l'impact des différences d'horaires sur les déplacements des écoliers néerlandophones reste limité.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais). - L'offre serait donc plus importante que je ne le pensais. Or, les écoliers néerlandophones, usagers journaliers des transports publics, ont l'impression contraire.

À défaut de voir les calendriers à nouveau coïncider, j'espère que les vacances scolaires francophones finiront par offrir une capacité de 100 %.

- L'incident est clos.

ofwel dezelfde schoolvakanties zullen hebben, ofwel een aanbod van 100% tijdens de Franstalige schoolvakanties.

- *Het incident is gesloten.*

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

**betreffende het gebruik van de oude metrostellen op lijnen
2 en 6.**

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- Als inwoner van het noorden van Brussel neem ik vaak de metro, dikwijls staand, in overvolle wagons, zonder airco en met weinig comfort. Duizenden andere Brusselaars uit wijken zoals Clemenceau in Anderlecht, Bockstael in Laken, Ossegem in Sint-Jans-Molenbeek en Belgica in Jette, wringen zich elke dag in metrostellen van soms meer dan veertig jaar oud. De metro zou mensen verbinden, maar vandaag voelt het soms alsof er twee snelheden zijn in Brussel. Op de metrolijnen 2 en 6 worden tegenwoordig nog altijd vooral oude metrostellen van het type M1 tot M5 ingezet. Sommige daarvan zijn al sinds eind jaren zeventig in gebruik.

In 2007 introduceerde de MIVB de eerste moderne M6-stellen. Die werden toen enkel ingezet op de lijnen 1 en 5. Toen in 2021 de nieuwste generatie M7-stellen in gebruik werd genomen, opnieuw voornamelijk op de lijnen 1 en 5, werd aangekondigd dat de M6-stellen zouden doorschuiven naar de lijnen 2 en 6. Zo zou ook de metrolijn tussen Elisabeth en Koning Boudewijn geleidelijk worden gemoderniseerd.

In een antwoord op een schriftelijke vraag in 2023 stelde u dat slechts twee M6-stellen daadwerkelijk naar lijnen 2 en 6 waren overgeheveld. De seininrichting van die lijnen moest immers aangepast worden om de nieuwe stellen er te kunnen inleggen. Ondertussen zijn we in 2025, maar de situatie lijkt amper gewijzigd. De M7-stellen rijden nog steeds vooral op de lijnen 1 en 5, terwijl de reizigers op de lijnen 2 en 6 het moeten stellen met de oudste metrostellen. Dat wekt de indruk dat er stilaan sprake is van een 'segregatiemetro', met moderne metro's voor de ene kant van de stad en verouderde bakken voor de andere kant. Dat is niet alleen oneerlijk, maar vooral tekenend.

In veel noordelijke Brusselse wijken ligt het autogebruik nog steeds zeer hoog. Dat is geen toeval, want zolang de metro daar minder vaak rijdt, minder comfortabel is en vaak overvol zit, kiezen mensen sneller voor de auto. Als we mensen willen overtuigen om hun wagen vaker te laten staan, dan moet het alternatief ook echt beter zijn. Voor Vooruit.brussels betekent dat moderne en comfortabele metrostellen met meer capaciteit en een eerlijk aanbod voor elke Brusselaar, niet alleen in het centrum, het zuiden of de Europese wijk, maar ook in Jette, Laken, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek.

QUESTION ORALE DE M. ILYAS MOUANI

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

**concernant l'utilisation des anciennes rames de métro sur les
lignes 2 et 6.**

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- Sur les lignes de métro 2 et 6, ce sont encore principalement d'anciennes rames, de type M1 à M5, qui circulent. Certaines d'entre elles sont en service depuis la fin des années 1970.

Les rames plus modernes, M6, introduites en 2007 et réservées dans un premier temps aux lignes 1 et 5, devaient être progressivement transférées aux lignes 2 et 6 après la mise en service des rames M7 sur les lignes 1 et 5 en 2021. Pourtant, en 2023, seules deux rames M6 y avaient effectivement été transférées, le système de signalisation des lignes 2 et 6 nécessitant une adaptation pour pouvoir accueillir les nouvelles rames.

Depuis lors, la situation a à peine changé. La présence de rames modernes d'un côté de la ville et de rames vétustes de l'autre donne une impression de ségrégation injuste.

Ce n'est pas un hasard si l'utilisation de la voiture reste très élevée dans les quartiers du nord de Bruxelles, où le métro circule moins souvent, est moins confortable et souvent bondé. Pour convaincre les habitants de ces quartiers d'opérer un transfert modal, il faut des rames de métro modernes et confortables, avec une plus grande capacité. Pour Vooruit.brussels, il faut une offre équitable pour tous les Bruxellois !

1133 Welke stappen zijn er intussen gezet om de seininrichting op de lijnen 2 en 6 compatibel te maken met de nieuwe metrostellen M6 en M7? Wat is het geplande tijdschema voor die aanpassingen?

Zijn er al M7-stellen op een andere lijn? Hoeveel M7- of M6-stellen rijden er op dit moment op de lijnen 2 en 6? Hoeveel M1-tot M5-stellen blijven er nog operationeel op die twee lijnen?

Hoe garandeert u dat de investeringen in een modern metroaanbod niet onevenwichtig verdeeld blijven tussen het centrale oost-westtraject en de noordelijke wijken van Brussel?

Vooruit.brussels staat voor een eerlijk openbaar vervoer in Brussel, dat verbindt, versterkt en vooruitgaat, ook ondergronds. Het is tijd dat elke inwoner van elke wijk dat op de metro kan ervaren.

1135 **Mevrouw Elke Van den Brandt,-** Ik wil met klem tegenspreken dat we bepaalde wijken meer of minder zouden bedienen, met mooiere of minder mooie, comfortabele of minder comfortabele voertuigen. Alle metrolijnen doorkruisen Brussel en komen in verschillende wijken. We investeren in al die metrolijnen, wat ook nodig is.

Destijds hebben we de nieuwe metrostellen vooral ingezet op de lijnen 1 en 5 omwille van de hogere bezettingsgraad, maar we vergeten zeker de lijnen 2 en 6 niet. Het is dus geen kwestie van een stad met twee snelheden. Het is belangrijk om te benadrukken dat de lijnen 1 en 5 ook met hun mooie metrostellen door een aantal wijken in Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek rijden.

De robuustheid van het MIVB-net en het comfort van de reizigers staat of valt met hoogwaardig rollend materieel. Daarom hebben we de afgelopen jaren ongezien geïnvesteerd om nieuwe voertuigen aan te kopen, zowel elektrische bussen als trams van de nieuwe generatie (TNG) en M7-metrostellen.

In totaal hebben we 43 M7-metrostellen besteld, elk met een prijskaartje van ongeveer 10 miljoen euro. De levering verloopt gespreid over meerdere jaren. Momenteel heeft de MIVB al 30 van de 43 M7-stellen ontvangen. In totaal telt de MIVB vandaag ongeveer 90 metrostellen, waarvan iets meer dan de helft nieuwere types zijn, namelijk M6 (Boa's) en M7.

We investeren wel degelijk in alle metrolijnen. Tussen Merode en Centraal Station ligt de maximale bezettingsgraad van lijnen 1 en 5 ruim een derde hoger dan die van lijnen 2 en 6, namelijk 35% tot 40%. Die grotere drukte was dan ook de reden om de nieuwe metrostellen, die meer capaciteit bieden, prioritair op die lijnen in te zetten.

Niet elk metrostel kan zomaar op elke lijn rijden. Op de lijnen 1 en 5 wordt momenteel het nieuwe automatische controlesysteem voor trein- en metroverkeer (CBTC) ingevoerd, dat toelaat om de metro's sneller na elkaar te laten rijden en zo de frequentie en bijgevolg het reiscomfort te verhogen. Oudere metrostellen zijn

Quelles mesures ont été prises pour rendre le système de signalisation des lignes 2 et 6 compatible avec les rames M6 et M7 ? Quel est le calendrier de ces adaptations ?

Combien de rames M7 ou M6 et combien de rames M1 à M5 circulent actuellement sur les lignes 2 et 6 ?

Comment garantisseriez-vous que les investissements dans le métro ne maintiennent pas un déséquilibre entre l'axe central est-ouest et les quartiers du nord de Bruxelles ? Vooruit.brussels défend l'équité dans les transports publics.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Je réfute catégoriquement l'idée selon laquelle nous desservirions inéquitablement certains quartiers. Nous investissons dans toutes les lignes de métro !*

À l'époque, les nouvelles rames de métro avaient principalement été mises en service sur les lignes 1 et 5 en raison de leur taux de fréquentation plus élevé, mais nous n'oublions pas les lignes 2 et 6. Par ailleurs, les lignes 1 et 5 desservent également plusieurs quartiers d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean.

La qualité du matériel roulant étant essentielle, nous avons réalisé des investissements sans précédent ces dernières années. Nous avons ainsi commandé 43 rames M7, dont 30 ont déjà été livrées. Actuellement, un peu plus de la moitié de la nonantaine de rames que compte la STIB sont des M6 et des M7.

Toutes les rames de métro ne peuvent pas circuler sur toutes les lignes. Les lignes 1 et 5 sont équipées du nouveau système de contrôle-commande des trains par télécommunications, qui n'est compatible qu'avec les rames M6 et M7. Par ailleurs, les rames M7 ne peuvent pas encore circuler sur les lignes 2 et 6 en raison de la signalisation.

La modernisation du réseau prend du temps, compte tenu de son coût élevé et des contraintes techniques.

echter niet compatibel met dat systeem, waardoor de lijnen 1 en 5 enkel met M6- en M7-voertuigen kunnen worden bediend. De oudere oranje metrostellen blijven we uiteraard gebruiken. Ze rijden nog op lijnen 2 en 6, omdat we op die manier de capaciteit hoog houden.

De modernisering van het netwerk kost tijd, gezien de hoge kostprijs en de technische beperkingen.

1137 Ondanks de beperkte budgettaire ruimte hebben we in 2025 46 miljoen euro vrijgemaakt voor de modernisering van de lijnen, waarvan 19 miljoen euro specifiek voor signalisatie. Zo investeren we 10 miljoen euro in de signalisatie van lijnen 2 en 6, wat momenteel nog een werk in uitvoering is.

Vandaag kunnen de lijnen 1 en 5 enkel worden bediend met M6- en M7-voertuigen, terwijl de M7-stellen vanwege de signalisatie voorlopig nog niet op de lijnen 2 en 6 kunnen rijden. Daardoor kunnen we tijdens de spits, wanneer we al onze voertuigen nodig hebben om de frequenties te maximaliseren, minder M6-voertuigen inzetten op de lijnen 2 en 6 dan buiten de spits. Met elke nieuwe levering van een M7 komt er echter een M6 vrij voor de spits op de lijnen 2 en 6.

Tegen 2027 zullen alle 43 M7-stellen geleverd zijn en kunnen de lijnen 1 en 5 volledig met die nieuwe voertuigen worden bediend. Dan worden de 21 M6-voertuigen die de MIVB vandaag bezit integraal beschikbaar voor de lijnen 2 en 6. Zodra de signalisatie op die lijnen is aangepast, zullen ook M7-voertuigen kunnen worden ingezet, wat het comfort op de lijnen 2 en 6 aanzienlijk zal verbeteren.

De voorbije jaren hebben we al een enorme sprong voorwaarts gemaakt in het metroaanbod, met nieuw rollend materieel en hogere frequenties, ook op de lijnen 2 en 6. Die vooruitgang moet wat mij betreft worden voortgezet, maar gezien de begrotingsimpact is het aan een nieuwe regering met volle bevoegdheden om beslissingen te nemen over de verdere modernisering van de Brusselse metro, in het belang van alle Brusselaars, waar ze ook wonen.

1139 **De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).**- Dank u voor uw duidelijke antwoorden. Ik ben blij met alle investeringen uit de voorbije regeerperiode en het is heel belangrijk dat we blijven investeren.

2027 is niet ver weg meer. Ik ben blij dat er binnenkort veel meer M6-stellen op de lijnen 2 en 6 zullen rijden. Die lijnen worden gebruikt bij evenementen, zodat bij voetbalwedstrijden grote aantallen supporters in oude stellen worden samengepropt. Ik hoop dus dat tegen 2027 de nieuwe M6-stellen gebruikt kunnen worden tijdens weekends met voetbalwedstrijden, en dat ook de signalisatieaanpassing voor de M7-stellen tegen dan klaar is.

- Het incident is gesloten.

Malgré les contraintes budgétaires, nous avons dégagé 46 millions d'euros pour la modernisation des lignes en 2025, dont 10 millions pour la signalisation des lignes 2 et 6, qui est en cours.

En raison des contraintes techniques expliquées, aux heures de pointe, lorsque nous avons besoin de toutes les rames, nous pouvons utiliser moins de rames M6 sur les lignes 2 et 6. Cependant, chaque nouvelle livraison de rame M7 libère un véhicule M6 pour les lignes 2 et 6.

En 2027, les 43 rames M7 auront été livrées et les lignes 1 et 5 pourront être entièrement desservies par ces véhicules. Les 21 rames M6 de la STIB seront alors toutes disponibles pour les lignes 2 et 6. Dès que la signalisation aura été adaptée sur ces lignes, les véhicules M7 pourront aussi y circuler.

Il appartiendra au prochain gouvernement de plein exercice de prendre des décisions concernant la poursuite de la modernisation du métro bruxellois, dans l'intérêt de tous les Bruxellois, où qu'ils habitent.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Je suis ravi des investissements réalisés. Il est très important que nous continuions.*

J'espère que d'ici 2027, les rames M6 pourront être utilisées sur les lignes 2 et 6 et que la modification de la signalisation pour leur permettre d'accueillir les rames M7 sera terminée.

- *L'incident est clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de werken aan het Leonardkruispunt en het interregionale overleg.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- De renovatie van de Leonardtunnel is in april 2023 begonnen en zadelt meer dan 100.000 automobilisten met extra verkeershinder op. Op een overlegmoment tussen de verschillende ministers van Mobiliteit was sprake van een spreiding van de werkzaamheden, maar het Vlaams Gewest heeft eenzijdig beslist zijn initiële planning te behouden.

Wat hebt u gedaan om te zorgen voor een beter overleg tussen de gewesten? Hebben de Brusselse en Vlaamse verantwoordelijken onlangs nog over het dossier samengezeten? Hoe zult u het Intergewestelijke overleg versterken om zulke situaties in de toekomst te voorkomen?

Steunt het Brussels Gewest de vraag van de gemeente Oudergem om de werkzaamheden tijdelijk stil te leggen om het mobiliteitsplan aan te passen? Welke andere oplossingen stelt u voor om de hinder te beperken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Gewoonlijk verloopt het overleg met het Vlaams Gewest goed, maar in dit dossier is dat minder het geval. Nochtans heeft het Brussels Gewest deelgenomen aan verschillende initiatieven voor intergewestelijk overleg.

Er is een stuurgroep opgezet met de drie gewesten en de aangrenzende gemeenten, evenals een gezamenlijk digitaal

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant les travaux au carrefour Léonard et la concertation interrégionale.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je souhaite attirer votre attention sur les perturbations causées par les travaux à hauteur du carrefour Léonard. La rénovation du tunnel Léonard a débuté en avril 2023 et provoque des perturbations considérables, causées par la fermeture de certaines bretelles, notamment celle qui relie Bruxelles à Waterloo.

Plus de 100.000 automobilistes sont quotidiennement affectés par les embouteillages causés par ces travaux, et la commune d'Auderghem critique le manque de concertation et de communication entre les différentes Régions. Après une réunion entre les ministres de la Mobilité régionaux dans le but de coordonner leurs actions, d'éviter un chaos routier, de revoir le plan de mobilité et de reporter certaines phases des travaux pour limiter les nuisances, la Région flamande a décidé de maintenir son calendrier en invoquant des problèmes de stabilité du tunnel, auxquels il y a lieu de remédier d'urgence.

Madame la Ministre, quelles démarches avez-vous entreprises pour améliorer la coordination entre les différentes Régions concernant les travaux du carrefour Léonard ?

Quels échanges ont-ils eu lieu récemment entre la Région bruxelloise et les autorités flamandes sur ce dossier ?

Comment la Région bruxelloise compte-t-elle renforcer la concertation interrégionale pour éviter que de telles situations ne se reproduisent ?

La Région bruxelloise soutient-elle la demande de la commune d'Auderghem visant à suspendre temporairement les travaux afin d'adapter le plan de mobilité ?

Madame la Ministre, face au refus des autorités flamandes de suspendre ou d'adapter le calendrier des travaux du carrefour Léonard, quelles autres solutions ou compromis la Région bruxelloise propose-t-elle afin de limiter les nuisances pour les automobilistes et les riverains ?

Mme Elke Van den Brandt.- Bien qu'il soit géré par la Flandre, le chantier du carrefour Léonard a un impact considérable sur notre Région. La Région de Bruxelles-Capitale a participé à plusieurs initiatives pour améliorer la coordination interrégionale concernant ce carrefour stratégique. Il est à noter que les concertations avec la Flandre se passent globalement

communicatieplatform en een openbare website (<https://www.werkenaandering.be/nl/werkene411>). Er wordt rekening gehouden met de geplande werkzaamheden in de rest van het Brussels Gewest.

Sinds maart 2024 hebben allerlei vormen van overleg plaatsgevonden: er is het infopunt van de subcommissie 'Delta' van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, er zijn technische onlinevergaderingen met het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer, er zijn extra vergaderingen van de genoemde Coördinatiecommissie, er komen onlinevergaderingen tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, Brussel Mobiliteit, de gemeenten, de Société wallonne de Financement Complémentaire des infrastructures, de politie en de Service public de Wallonie, er is de bijzondere commissie 'Leonardkruispunt' voor de opvolging van de mobiliteitsstudie en er zijn infovergaderingen geweest met alle genoemde actoren.

bien, mais qu'en l'occurrence, c'est plutôt l'exception qui confirme la règle.

Un comité de pilotage interrégional, qui réunit les représentants des Régions bruxelloise, flamande et wallonne et des communes limitrophes, a été mis en place. Une plateforme numérique de communication partagée entre les différentes administrations a été créée. Par ailleurs, un site web accessible au grand public a été mis en place : <https://www.werkenaandering.be/fr/travaux411>.

Une coordination des calendriers de travaux en Région de Bruxelles-Capitale est assurée, afin de minimiser l'impact sur la circulation.

Plusieurs moments de consultation, entre autres avec Bruxelles Mobilité, ont eu lieu depuis la fin mars 2024. En voici quelques exemples :

- la sous-commission « Delta » gère un point d'information sur les travaux du tunnel Léonard et le phasage du chantier Léonard ;

- des réunions techniques en ligne rassemblent Bruxelles Mobilité et l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) concernant les travaux au niveau des tunnels sous le carrefour Léonard ;

- des séances extraordinaires de la commission de coordination des chantiers sont organisées, au cours desquelles ont notamment été abordées les questions des itinéraires de déviation et de l'achèvement des travaux du tunnel prévu à la fin de l'année 2024 ;

- des réunions en ligne sont prévues entre l'AWV, Bruxelles Mobilité, les communes, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, la police et le service public de Wallonie sur les actions convenues concernant les travaux du tunnel Léonard ;

- une commission spéciale « Carrefour Léonard » assure le suivi de l'étude de mobilité et des pistes de réflexion ;

- des réunions d'information ont lieu sur la communication concernant le tunnel Léonard. Elles rassemblent l'ensemble des acteurs précités.

En 2025, Bruxelles Mobilité a continué à participer aux réunions mensuelles de la plateforme Minder Hinder mise en place par la Région flamande. Lors de ces concertations, la Région bruxelloise a fortement insisté sur l'importance d'une information rapide, correcte et bilingue pour les usagers de la route. En outre, elle a attiré l'attention sur la nécessité de maximiser l'utilisation d'autres solutions, telles que le train - la SNCB a d'ailleurs augmenté son offre à certaines périodes -, et de prévoir des itinéraires de déviation qui soient bien communiqués, réfléchis et concertés.

¹¹⁴⁹ In 2025 is Brussel Mobiliteit blijven deelnemen aan de maandelijkse vergaderingen van het platform Minder Hinder van De Werkvennootschap, dat door het Vlaams Gewest is opgezet. Het Brussels Gewest heeft aangedrongen op andere oplossingen zoals de trein en weloverwogen omleidingen, die vervolgens snel, correct en tweetalig gecommuniceerd moeten worden. De uiteindelijke beslissingen liggen wel bij de Vlaamse overheid.

Dit dossier kan als voorbeeld en basis dienen voor toekomstige belangrijke werkzaamheden op de Ring.

Over de Leonardtunnel vinden er regelmatig werkvergaderingen plaats tussen de aannemer en de Vlaamse overheid, waarop de gemeenten en de andere gewesten ook zijn uitgenodigd. Vlaanderen heeft aangekondigd dat er bijkomende ingrepen nodig zijn aan de tunnel, waardoor er op de E411 momenteel slechts één rijstrook richting vrij is richting Brussel en twee richting Namen. Die werkzaamheden zouden eind 2025 rond moeten zijn.

Op de genoemde website staat een fiche met alternatieven voor de auto: openbaar vervoer, fietssnelwegen en transitparkings.

Il est à noter que le décideur final reste l'autorité flamande, même s'il est essentiel que nous donnions aussi notre avis.

Le carrefour Léonard, situé à la jonction entre le ring de Bruxelles et l'autoroute E411, représente un point névralgique pour la mobilité interrégionale, d'où l'importance de cette coordination entre les trois Régions. Ces initiatives d'action et de coordination serviront comme exemple et base de concertation pour d'autres grands chantiers dans le futur, notamment sur le ring.

Des représentants de Bruxelles Mobilité sont d'ailleurs toujours présents, en tant qu'observateurs, aux réunions mensuelles de la plateforme Minder Hinder, qui sont organisées par De Werkvennootschap. Ces réunions permettent aux Régions et communes autour de Bruxelles d'échanger entre elles afin de coordonner les chantiers et de réduire les répercussions pour les usagers de la route, dans la mesure de ce qui est possible sur le plan temporel et en matière d'emprise sur la circulation.

Concernant plus spécifiquement les travaux du tunnel Léonard, des réunions de chantier ont régulièrement lieu entre l'entrepreneur et l'administration flamande. Les communes limitrophes et les autres Régions y sont également invitées. À cette occasion, les représentants de la Région flamande ont fait part de contraintes supplémentaires constatées lors des travaux au tunnel Léonard. Ces impératifs techniques ont nécessité des adaptations supplémentaires pour la circulation à hauteur du tunnel de la E411 : une seule bande de circulation disponible en direction de Bruxelles et deux bandes disponibles en direction de Namur. Ces travaux devraient être terminés vers la fin de l'année.

Enfin, dans le cadre de la collaboration interrégionale, une fiche d'accessibilité des zones autour de l'autoroute E411 a été établie en vue d'identifier d'autres modes de déplacement que la voiture (parkings, transports publics et itinéraires à vélo). Cette fiche a été publiée sur le site web dédié aux travaux menés sur la E411.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Merci pour vos nombreuses réponses. Certes, ce chantier ne relève pas directement de la Région bruxelloise, mais il a un impact net pour les Bruxellois. En effet, quelque 100.000 véhicules y circulent chaque jour.

Concernant ce type de chantier, il est primordial d'avoir une bonne communication en amont. Vous avez évoqué les autres moyens d'accéder à Bruxelles en empruntant la SNCB, c'est très positif. Il faut toujours veiller à une bonne concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Vu la localisation du chantier, il n'existe pas pléthore de solutions, mais employons au mieux toutes les pistes possibles.

Vous m'avez apporté peu de réponses concernant Auderghem qui est la commune la plus affectée par ces travaux. Je sais qu'il existait des réticences à ce niveau. Quoi qu'il en soit, vu la durée prévue des travaux, je reviendrai régulièrement sur ce dossier.

- L'incident est clos.

¹¹⁵¹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- Voor dat soort projecten is een goede voorafgaandelijke communicatie nodig. U had het over de trein als alternatief, wat ik toejuich, maar er is altijd goed overleg nodig met alle mobiliteitsactoren. Op die locatie zijn er geen massa's alternatieven.

U hebt weinig gezegd over Oudergem, de gemeente die het meest getroffen is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de werken op de Lambermontlaan en de gevolgen voor en de begeleiding van de omwonenden.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Op 14 april 2025 is de heraanleg van de Lambermontlaan en de Generaal Wahislaan van start gegaan. Beliris leidt samen met Brussel Mobiliteit dat omvangrijke project, waarvoor een budget van 13,7 miljoen euro is uitgetrokken.

Bij de heraanleg wordt het aantal rijstroken beperkt. Er komen tweerichtingsfietspaden, een voor personen met een beperkte mobiliteit toegankelijke bushalte, waterdoorlatende zones en veel nieuw groen.

Vergroening en veiligere fietspaden zijn een goede zaak. Tussen uw intenties en wat de omwonenden ervaren, gaapt er echter een kloof. Het gaat immers om complexe werkzaamheden die tot het voorjaar van 2027 zullen duren. Vanaf de eerste dag kregen de omwonenden te maken met parkeerverboden en langdurige hinder. Ze ontvangen weinig informatie en maken zich zorgen. Ze trekken de noodzaak van de werkzaamheden niet in twijfel, maar klagen het gebrek aan begeleidende maatregelen aan.

Welke begeleidende maatregelen zijn er voor omwonenden en handelaars?

Hoe verloopt de coördinatie tussen Beliris, het gewest, Brussel Mobiliteit en de gemeente Schaarbeek?

Via welk communicatiekanaal krijgen de omwonenden informatie? Hoe wilt u de informatieverstrekking en het plaatselijk overleg verbeteren?

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant l'impact du chantier du boulevard Lambermont et l'accompagnement des riverains.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Le lundi 14 avril, les travaux de réaménagement des boulevards Lambermont et Général Wahis ont officiellement démarré. Beliris mène ce projet d'envergure en partenariat avec Bruxelles Mobilité. Son budget est de 13,7 millions d'euros.

Le chantier prévoit la réduction du nombre de bandes de circulation, l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles, l'implantation d'un nouvel arrêt de bus accessible aux personnes à mobilité réduite, ainsi que la création d'un jardin de pluie et de zones drainantes. Le projet s'inscrit dans une volonté affirmée de transition écologique, avec la plantation de 132 arbres, 6.000 arbustes et près de 20.000 vivaces.

Je veux bien saluer l'ambition environnementale et la volonté de sécuriser les modes doux, mais, Madame la Ministre, un gouffre sépare parfois les bonnes intentions sur papier et le vécu concret des habitants. Ce projet vise à améliorer la sécurité routière, à encourager la mobilité douce et à renforcer la végétalisation de l'axe. Ces objectifs, que je partage pleinement, s'inscrivent dans une vision urbaine plus durable et plus apaisée. Cependant, les travaux s'annoncent longs et complexes. Ils se dérouleront en plusieurs phases, touchant successivement différents tronçons du boulevard Lambermont et de la rue Max Roos jusqu'au canal. Dès le premier jour, des interdictions de stationnement ont été mises en place, des voiries démontées, et les nuisances s'installent durablement dans le quotidien des habitants.

Depuis plusieurs semaines, des riverains m'interpellent, car ils sont peu informés ou consultés, inquiets. Ils ne remettent pas en cause la nécessité du chantier, mais pointent un déficit d'accompagnement. Les nuisances sont là : bruit, circulation, accessibilité réduite, stationnement. En outre, la durée annoncée - jusqu'au printemps 2027 - suscite de légitimes interrogations.

Quelles mesures concrètes sont-elles prévues pour accompagner les riverains et les commerçants durant les différentes phases de ce chantier ?

Comment la coordination est-elle assurée entre Beliris, la Région, Bruxelles Mobilité et la commune de Schaarbeek pour garantir une gestion efficace et éviter les retards ou doublons ?

Quel est le dispositif de communication prévu pour informer régulièrement les habitants concernés, notamment en matière de stationnement, d'accès et de circulation ?

Worden er fondsen gebruikt in het kader van het Europees herstelplan? Welke resultaatsverbintenis hangt daaraan vast?

Komen er compensaties of andere vormen van steun voor getroffen handelaars? Welke garanties geeft u de inwoners van Schaarbeek dat er met hun noden rekening wordt gehouden?

Comment comptez-vous améliorer l'information et la concertation locale, qui semblent jusqu'ici avoir été très en retrait ?

Dans quelle mesure les fonds dégagés dans le cadre du plan de relance européen sont-ils mobilisés, et quelles sont les obligations de résultat qui en découlent ?

Des compensations ou formes de soutien sont-elles prévues pour les commerçants susceptibles de voir leur activité réduite ?

Enfin, quelles garanties pouvez-vous donner aujourd'hui aux citoyens de Schaerbeek pour qu'ils ne soient pas les grands oubliés de cette transformation majeure ?

Ce chantier est un projet emblématique. Pour qu'il soit une réussite, il doit s'accompagner d'un dialogue réel avec le terrain. Les Schaerbeekois n'attendent pas des discours, mais des réponses, de la clarté et du respect. Vous avez entre les mains les leviers pour transformer leurs attentes en confiance.

Mme Elke Van den Brandt,- Nous sommes sur le territoire bruxellois, même si le chantier est actuellement aux mains de Beliris. Je reviendrai sur ce point un peu plus tard dans mon intervention.

Je partage pleinement votre point de vue : le projet de réaménagement du boulevard Lambert laan est emblématique, la commune de Schaerbeek l'ayant appelé de ses vœux depuis trente ans.

Je suis donc particulièrement fière de voir ce projet se concrétiser. La transformation de cette autoroute urbaine vétuste en un boulevard moderne, multimodal et plus apaisé faisait l'objet de discussions depuis longtemps et avait été promise à plusieurs reprises, mais sans réelle avancée.

En 2021, Bruxelles Mobilité a franchi un cap important en lançant une phase de test avec deux bandes de circulation au lieu de trois. Nous avons alors porté une attention particulière aux carrefours pour nous assurer que leur capacité pouvait être maintenue. Les résultats de ce test ont été convaincants. Par la suite, une demande de permis d'urbanisme a été introduite au début de l'année 2023 par Bruxelles Mobilité et le permis a été délivré au début de l'année 2024 par urban.brussels. Beliris, chargé de l'exécution du projet, vient d'entamer les travaux.

La réussite du chantier repose évidemment sur une organisation rigoureuse, un bon phasage ainsi qu'une communication claire et régulière.

Comme précisé, le projet a été développé par Bruxelles Mobilité en concertation avec la commune, mais aussi avec d'autres partenaires, tels que la STIB et Bruxelles Environnement. L'exécution, quant à elle, est assurée par Beliris, qui est donc également responsable des actions d'accompagnement et d'information.

¹¹⁶¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** De omvorming van de Lambertlaan van een verouderde stadssnelweg naar een moderne, multimodale en rustigere laan was al lang beloofd, maar de uitvoering liet op zich wachten. Ik ben er dan ook trots op dat het plan eindelijk werkelijkheid wordt.

Brussel Mobiliteit voerde in 2021 een test uit waarbij één rijstrook werd geschrapt. De resultaten waren positief. Daarop vroeg het agentschap begin 2023 een stedenbouwkundige vergunning aan, die begin 2024 is toegekend. Ondertussen is Beliris met de werken gestart. Uiteraard hangt het welslagen van het project af van een nauwgezette organisatie en duidelijke, regelmatige communicatie. Voor die laatste is Beliris verantwoordelijk.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen moet de verschillende fasen goedkeuren, met als doel de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dat neemt niet weg dat er altijd hinder zal zijn. We vragen van de omwonenden en handelaars dan ook flexibiliteit en geduld.

Beliris organiseerde reeds een informatievergadering voor de omwonenden bij de start van de werken en er zullen nog overlegmomenten volgen. Ook met de betrokken partners vinden er regelmatig bijeenkomsten plaats.

Zoals bij alle grote werkzaamheden hebben de handelaars recht op een schadevergoeding. Zij kunnen daarvoor bij Brussel Economie en Werkgelegenheid terecht.

Beliris financiert 50% van de werken. Daarnaast geldt er voor de werken die voor juni 2026 worden opgeleverd en gefactureerd een bijkomende financiering van 25% in het kader van het Europees herstelplan. De rest betaalt het gewest.

Le phasage du chantier doit être validé par la commission de coordination des chantiers, un organe régional indépendant chargé de garantir la bonne coordination des travaux tout en assurant la viabilité du site pour les riverains et pour tous les usagers. Son objectif est de limiter au maximum les nuisances, notamment en ce qui concerne l'accessibilité locale et le stationnement. Il y aura toutefois des nuisances et nous demandons aux riverains et aux commerçants d'être flexibles et patients. Nous les en remercions déjà.

Beliris a d'ores et déjà organisé une réunion d'information à destination des riverains à l'occasion du démarrage des travaux. D'autres rencontres seront organisées au fil de l'évolution du chantier, en fonction des différentes phases.

Depuis le lancement des travaux, les réunions de chantier avec l'ensemble des partenaires concernés sont très régulières. Elles permettent de faire circuler l'information et de traiter les points nécessitant une concertation.

Comme pour tout chantier d'envergure, un mécanisme d'indemnisation des commerçants est prévu. Il est géré par Bruxelles Économie et Emploi, selon un cadre uniforme applicable à l'ensemble de la Région.

Enfin, le financement des travaux sera assuré à environ 50 % par Beliris. Les travaux exécutés, réceptionnés et facturés avant juin 2026 pourront également bénéficier d'un financement complémentaire de 25 % par le biais du plan de relance européen. Le solde sera pris en charge par la Région bruxelloise.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Ce chantier d'envergure, qui plus est étalé dans le temps, suscite de nombreuses inquiétudes. Vous avez précisé que les phases de test du début se sont avérées très compliquées. Je reconnais que les usagers ont pris l'habitude de se déplacer de cette manière et que la situation s'est nettement améliorée.

Je me réjouis de la présence de pistes cyclables sécurisées, élément indispensable au transfert modal. Quant à la verdurisation prévue, pour avoir pu consulter les plans, je m'attends à quelque chose de magnifique.

Pour autant, certains aspects laissent encore à désirer. Je pense notamment à la déviation par la rue Max Roos, qui donne lieu de toute évidence à un report de charge. Vous le savez, il y a eu un chantier un peu plus bas, au croisement entre le boulevard Lambert et l'avenue Princesse Élisabeth. Là aussi, un report de charge s'observe sur l'avenue Eugène Demolder. Plusieurs pétitions ont circulé à ce sujet.

Nous devons accorder une attention particulière aux reports de charge dus aux changements de sens de la circulation et aux limitations, en ayant une vue beaucoup plus globale du quartier. Ainsi, à l'avenue de la Reine, qui n'est pas très loin, des travaux de grande ampleur vont se dérouler en parallèle, jusqu'à la fin de l'été. Sur ce territoire, on constate de nombreux embouteillages à certaines heures de la journée en raison d'une planification des

¹¹⁶³ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De werkzaamheden leiden tot heel wat ongerustheid. De testfase verliep moeilijk, al hebben de weggebruikers zich na verloop van tijd aangepast.*

De veilige fietspaden en de vergroening zijn een goede zaak. Toch zijn er ook aspecten die te wensen overlaten, zoals de omleiding langs de Max Roosstraat, waardoor er daar meer hinder is.

Voorts moet er bijzondere aandacht uitgaan naar de toegenomen hinder, aangezien er in de omgeving ook andere werkzaamheden zijn gepland. Een goede planning en een betere communicatie met de gebruikers zijn dan ook noodzakelijk.

- Het incident is gesloten.

travaux que je qualifierais d'approximative. C'est en améliorant la communication et la concertation avec les usagers que nous les inciterons à réaliser ce transfert modal.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. ILYAS MOUANI

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 conflits avec les trams au carrefour Wiels.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *Bon nombre d'habitants de Forest m'ont fait part de leurs inquiétudes concernant le carrefour situé près du centre culturel Wiels, où les embouteillages sont quotidiens.*

Ce carrefour est dangereux : les trams qui attendent à l'arrêt tout proche empêchent régulièrement les piétons et les cyclistes de traverser en toute sécurité.

Alors que les transports publics devraient rendre la ville plus sûre et plus agréable, à certains endroits comme au niveau du carrefour Wiels, c'est tout le contraire. Outre les conducteurs imprudents et les chauffards, l'infrastructure peut aussi représenter un danger.

Êtes-vous consciente du danger du carrefour Wiels ? Existe-t-il des plans pour y améliorer la sécurité routière ?

Les effets de la circulation des trams sur la sécurité des piétons et des cyclistes à cet endroit spécifique ont-ils été analysés ?

Où en est la politique régionale relative aux carrefours sans conflit sur les voiries régionales ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Tous les citoyens doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité. Il importe donc que nous créions des carrefours sans conflit, dont il existe deux catégories.*

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

betreffende de conflicten met trams aan het Wielskruispunt.

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- Heel wat bezorgde inwoners van Vorst hebben mij gecontacteerd. Ouders die hun kinderen van school halen. Jongeren die met de fiets naar huis willen. Oudere mensen die veilig de straat willen oversteken. Hun bezorgdheid ging over het kruispunt aan het centrum voor hedendaagse kunst Wiels, een drukke plek waar het verkeer dagelijks vastloopt.

Het kruispunt is gevaarlijk: trams die wachten aan een naburige tramhalte, zorgen vaak voor opstoppen op het kruispunt, waardoor voetgangers en fietsers letterlijk vast komen te zitten. De oversteekplaats voor voetgangers en fietsers was al niet zo veilig, maar wordt nu ook regelmatig versperd. Dat is geen anekdote, maar een dagelijkse realiteit voor de stadsbewoners, die zich elke dag opnieuw afvragen hoe ze veilig het kruispunt over raken.

Openbaar vervoer zou een garantie op verkeersveiligheid moeten zijn, een manier om de stad veiliger, gezonder en leefbaarder te maken. Op plekken als het kruispunt aan Wiels gebeurt evenwel het tegenovergestelde: tramstellen blokkeren het zicht en versperren een veilige oversteekplaats. Niet alleen hardrijders of roekeloze chauffeurs vormen een gevaar, maar ook de manier waarop de infrastructuur is georganiseerd.

Bent u zich bewust van het gevaar op het kruispunt aan Wiels? Zijn er plannen om de verkeersveiligheid daar te verbeteren?

Is de impact van het tramverkeer op de veiligheid van voetgangers en fietsers aan dit specifieke kruispunt onderzocht? Waarom vormt er zich daar regelmatig een file van tramstellen? Welke maatregelen worden er overwogen?

Hoe staat het met het gewestelijke beleid rond conflictvrije kruispunten op gewestwegen? Hoeveel kruispunten voldoen al aan die normen? Welke inspanningen worden geleverd om nog meer kruispunten conflictvrij te maken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mensen moeten zich in alle veiligheid kunnen verplaatsen en moeten zich ook veilig voelen wanneer ze dat doen. Aan dit kruispunt verplaatsen zich ook veel schoolkinderen. Als we willen dat ouders hun

kinderen 's morgens zonder angst naar school sturen, moeten we ervoor zorgen dat het veilig is.

Het is in het algemeen belangrijk dat we inzetten op conflictvrije kruispunten. Daarin bestaan twee categorieën. Bij volledig conflictvrije kruispunten zijn er helemaal geen conflicten tussen weggebruikers en krijgen alle voetgangers tegelijkertijd groen licht. Volgens verkeersdeskundigen kunnen zulke volledig conflictvrije kruispunten toegepast worden op een aantal kleinere lokale wegen. Toch is voorzichtigheid geboden, want doordat het licht langer op rood staat, ook voor voetgangers, verhoogt het risico dat mensen het negeren. Dat is een bekend probleem in Brussel met voetgangers, fietsers en soms ook automobilisten.

Daarom zetten we vooral in op het elimineren van bestaande conflicten die een gevaar opleveren. Zo hebben we Sainctelette voor een stuk conflictvrij gemaakt. Dat kan door de verkeerslichten aan te passen, maar soms vereist het een heraanleg, bijvoorbeeld om te vermijden dat fietsers en trams elkaar kruisen.

Conflicten kunnen ook weggewerkt worden door extra fases toe te voegen, waarbij voetgangers en fietsers wat voorsprong krijgen. Op veel plaatsen op de Kleine Ring hebben we die ingreep toegepast. Doordat voetgangers en fietsers eerst groen licht krijgen en daarna pas het autoverkeer, hebben we vastgesteld dat die eersten zich beter houden aan het rode licht.

Voor het kruispunt aan Wiels hebben we onderzocht hoe we de situatie nu al kunnen verbeteren door de verkeerslichten aan te passen. Voor dat kruispunt rijst echter de vraag of het niet heraangelegd moet worden. Het goede nieuws is dat het niet opgenomen is in de lijst van de meest ongevalgevoelige zones. Dat betekent niet dat het niet ongevalgevoelig aanvoelt en dat het een fijn kruispunt is, maar de ongevals cijfers van de afgelopen jaren vallen al bij al nog mee. Ook de MIVB heeft geen ongevallen tussen trams en zwakke weggebruikers geregistreerd op dat kruispunt, maar zover willen we het natuurlijk niet laten komen.

¹¹⁷⁵ Als we het volledige kruispunt veiliger willen maken en niet enkel met verkeerslichten werken, moeten we een volledige heraanleg overwegen over de hele breedte van de Wielemans Ceuppenslaan. In dat kader bestudeert Brussel Mobiliteit momenteel een herinrichtingsproject.

Die werken moeten samenvallen met de vernieuwing van de tramsporen. Volgens het programma van de MIVB is die binnen enkele jaren gepland, maar de exacte timing ligt nog niet vast. Ondertussen werkt Brussel Mobiliteit aan de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, een proces dat vaak ook tijd in beslag neemt. Op die manier staat alles klaar voor een volledige heraanleg van het kruispunt zodra de tramspoorvernieuwing er komt.

De trambewegingen op het kruispunt zijn gelinkt aan de reguliere tramlijnen en de remise in de Koningslaan. Op het eerste gezicht zijn er geen structurele problemen voor de doorstroming van

Aux carrefours auxquels il n'y a aucun conflit, le feu passe au vert pour tous les piétons du carrefour. La prudence y est toutefois de mise, car le fait que le feu reste rouge plus longtemps - y compris pour les piétons - peut inciter les usagers au non-respect.

Nous nous efforçons principalement d'éliminer les conflits existants qui présentent un danger, comme nous l'avons fait place Sainctelette. Les conflits peuvent également être éliminés par l'ajout de phases qui laissent un peu d'avance aux piétons et aux cyclistes. Nous avons appliqué cette mesure à de nombreux endroits de la Petite ceinture.

Pour le carrefour Wiels, nous avons adapté les feux de signalisation. Le fait que ce carrefour ne figure pas sur la liste des zones à concentration d'accidents ne signifie pas qu'il n'est pas accidentogène, mais les chiffres des accidents de ces dernières années restent peu élevés.

Bruxelles Mobilité étudie actuellement un projet de réaménagement et de sécurisation de ce carrefour. Les travaux y afférents devront coïncider avec le renouvellement des voies de tram. Entre-temps, Bruxelles Mobilité travaille à l'obtention d'un permis d'urbanisme.

À première vue, la circulation des trams à cet endroit ne pose pas de problèmes structurels mais, pour les citoyens, c'est le terminus temporaire du tram 97 qui est problématique. À compter du 9 juin 2025, le tram 97 ne circulera plus en raison des chantiers dans cette zone et seul le tram 82 y sera encore stationné. Les risques que vous évoquez diminueront à ce moment-là.

En ce qui concerne la programmation des feux de signalisation, nous étudions actuellement une phase spécifique de feu vert pour les cyclistes et les piétons par rapport aux voitures qui les croisent en tournant à gauche ou à droite. Cette étude porte également sur les phases de feu vert permettant aux piétons de

trams. Wat vooral een probleem is, zeker in het aanvoelen van mensen, is de tijdelijke eindhalte voor tram 97. Als gevolg daarvan en van twee geparkeerde T300-trams is de achterkant van de laatste trams slechts enkele meters verwijderd van de oversteekplaats. Op voorwaarde dat de bestuurder de halte goed binnenrijdt, is er voldoende ruimte, dat wil zeggen ongeveer 3 meter tussen de oversteekplaats en de achterkant van de tram.

Vanaf 9 juni 2025 zal tram 97 niet meer rijden vanwege de bouwplaatsen in die zone en zal alleen tram 82 er nog parkeren. De risico's die u vermeldt, zullen op dat moment afnemen. In de tussentijd zal de MIVB haar chauffeurs bewustmaken van die situatie, om ervoor te zorgen dat ze de ruimte zo goed mogelijk gebruiken. Het is dus een tijdelijke situatie door de werken in de buurt, met bijbehorende omleidingen, die ook voor veel overlast zorgen. We gaan ervan uit dat de situatie nog tot de zomer zal duren.

Wat de programmering van de verkeerslichten betreft, onderzoeken we een specifieke groenlichtfase voor fietsers en voetgangers ten opzichte van auto's die hen kruisen bij het links of rechts afslaan, alsook groenlichttijden die voetgangers toelaten om het kruispunt vlot in één keer over te steken en een specifieke fase als er een tram in aantocht is.

1177 **De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).**- Ik ben het ermee eens dat Sainctelette veel veiliger geworden is, ik kom er dagelijks voorbij.

Aan Wiels kan het echter nog een stuk beter. Er lijkt geen veilige manier te zijn om het kruispunt over te steken. Ik hoop dat de inwoners van Vorst die daar dagelijks met de fiets voorbijkomen, een even goede oplossing zullen krijgen als die van de buurt rond de Sainctelettesquare.

- Het incident is gesloten.

1181 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1181 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1181 **betreffende de ingebrekestelling van Brussel Mobiliteit door urban.brussels.**

1183 1187 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- De tijdelijke herinrichting van de Broustinlaan is al twee jaar oud. Urban.brussels had Brussel Mobiliteit gevraagd ze eind april weg te halen, op straffe van de opmaak van een proces-verbaal. Ook de meeste inwoners van Koekelberg, Ganshoren en Jette zijn ertegen gekant en de kleinhandelaars kreunen onder de gevolgen ervan. De hulpdiensten waren zelfs niet op voorhand geraadpleegd.

traverser rapidement le carrefour en une seule fois ainsi que sur une phase spécifique à l'arrivée d'un tram.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- Effectivement, la place Sainctelette est devenue beaucoup plus sûre, mais il reste de nettes améliorations à apporter au carrefour Wiels afin de le rendre plus sûr pour les cyclistes.

- 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 la mise en demeure d'urban.brussels par Bruxelles Mobilité.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, les aménagements temporaires de l'avenue Broustin sont en place depuis plus de deux ans. Bruxelles Mobilité avait été priée par urban.brussels de les supprimer pour la fin du mois d'avril, à défaut de quoi un procès-verbal de constat d'infraction serait rédigé.

Entre-temps, nous avons reçu les résultats des consultations populaires, et ceux-ci sont sans appel. Ainsi, 97 % des habitants de Koekelberg, 75 % des habitants de Ganshoren et plus de 68

*Heeft Brussel Mobiliteit het bevel van urban.brussels nageleefd?
Heeft het rekening gehouden met het verzet van de bevolking?
Zal het voortaan de hulpdiensten raadplegen bij elke heraanleg?*

% des habitants de Jette - où de nombreux habitants n'ont pas pu participer à la consultation - sont opposés au projet. Par ailleurs, depuis l'aménagement de ces installations temporaires il y a deux ans, les petits commerçants agonisent. Notons également que les services de secours n'avaient même pas été préalablement consultés quant à ces aménagements temporaires à l'avenue Broustin.

Bruxelles Mobilité a-t-elle bien respecté l'injonction de l'administration urban.brussels ? De même, a-t-elle tenu compte de l'opposition populaire massive exprimée et pris conscience de la nécessité de consulter les services de secours pour tout nouvel aménagement ou test de circulation ?

1189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb u al eerder gezegd dat de veiligheidsdiensten wel degelijk geraadpleegd werden. Op 25 oktober 2022 hadden er draaitests plaats met brandweerwagens. Aangezien u me niet blijkt te geloven, zal ik u het verslag daarvan met de bijbehorende foto's bezorgen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous m'avez déjà demandé si le Siamu avait été consulté et je vous ai répondu par l'affirmative, en vous communiquant les dates du test. Pourtant, vous ne m'avez pas crue. Dès lors, je transmettrai les photos du test au secrétariat de la commission afin de vous montrer qu'un test a bien été réalisé pour ce carrefour spécifique.

Brussel Mobiliteit heeft op 17 april geantwoord op de ingebrekestelling van urban.brussels. Daar is nog geen reactie op gekomen.

Je peux également vous assurer qu'un avis négatif du Siamu ou d'un autre service de sécurité est toujours pris en compte, car il est crucial que nos services de sécurité puissent accéder et intervenir partout.

Het gebeurt wel vaker dat urban.brussels processen-verbaal opstelt over stadsinrichtingen. Een bekend voorbeeld is de grote parking achter de basiliek van Koekelberg, die enkele jaren geleden formeel illegaal is verklaard, maar nog altijd bestaat.

Après concertation avec urban.brussels, Bruxelles Mobilité a répondu à la mise en demeure en date du 17 avril. Les arguments et les considérations exposés dans ce courrier n'ont pas encore reçu de réponse à ce jour.

Wat het Broustinproject betreft is het overleg volop aan de gang, zowel op administratief als op politiek vlak, onder meer met de staatssecretaris en de gemeenten.

En soi, ce cas n'a rien d'inhabituel. Il arrive régulièrement qu'urban.brussels dresse des constats concernant du mobilier urbain (comme les potelets de la rue Léon Theodor, pour prendre un exemple récent) ou un choix de revêtement, que ce soit à l'attention de Bruxelles Mobilité, de la STIB, d'une commune ou encore d'un autre acteur. Pour donner un exemple bien connu dans la même zone géographique, je pourrais citer le grand parking situé derrière la basilique de Koekelberg, dans le parc Élisabeth. Bien qu'il ait été formellement déclaré illégal par urban.brussels il y a quelques années, je constate, comme vous, qu'il existe toujours. Bruxelles Mobilité n'en est d'ailleurs pas le gestionnaire.

Dans le cadre du projet Broustin, la concertation se poursuit au niveau tant administratif que politique, y compris avec la secrétaire d'État chargée de l'Urbanisme et avec les communes concernées. Bruxelles Mobilité et mon cabinet ont pris plusieurs initiatives en ce sens ces derniers mois.

Malgré nos discussions précédentes, vous répétez les mêmes accusations. Or, les services de secours ont bien été consultés tout au long de l'étude du projet, à la fois pour la mise en place de la phase de test et pour la demande de permis d'urbanisme. Le 25 octobre 2022, ils ont participé à des réunions techniques et à des tests de giration sur place avec des camions de pompier.

1189 **De voorzitter.-** Het genoemde document kan aan het commissiesecretariaat bezorgd worden.

(Instemming van minister Van den Brandt)

1195 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- De** bestaande inrichting vormt hoe dan ook een overtreding sinds op zijn minst september 2024. Brussel Mobiliteit moest ze voor eind april weghalen, maar heeft dat niet gedaan.

Waarop wacht u? Heeft het gewest geld over om zulke boetes te betalen? De burgers en handelaars moeten de advocaten in ieder geval uit eigen zak betalen.

Het is een leugen dat het openbaar onderzoek gunstig uitviel. Honderden schriftelijke bezwaren werden genegeerd. Talrijke Brusselaars zeggen al lang dat die heraanleg enkel bedoeld was om een rustige straat of wijk te creëren voor de twee ministers en de ex-burgemeester die er wonen. De beslissing van urban.brussels en uw antwoord van vandaag lijken dat te bevestigen.

- Het incident is gesloten.

1199 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1199 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de** Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1199 **betreffende de apparatuur die de MIVB gebruikt om** vervoersbewijzen te controleren.

1201 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Onlangs werd een MIVB-reiziger beboet terwijl hij net** zijn vervoerbewijs had opgeladen. De validatie zou zijn mislukt door technische problemen. Dat was geen alleenstaand

J'ai donc fait imprimer le rapport de ce test, que je vous invite à lire après la séance.

M. le président.- Comme vous l'avez évoqué, ce document peut être transmis au secrétariat de la commission.

(Assentiment de Mme Van den Brandt, ministre)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Même en tenant compte de la date de la deuxième partie de la phase de test, ces aménagements sont, dans le meilleur des cas, en infraction urbanistique depuis septembre 2024. Bruxelles Mobilité avait jusqu'à fin avril pour les supprimer, mais je déduis de votre réponse que ce n'est toujours pas le cas. Ces aménagements, temporaires depuis plus de deux ans, sont toujours présents, malgré le procès-verbal d'urban.brussels.

Qu'attend-on ? Attend-on que Bruxelles Mobilité soit condamnée à payer une amende avec l'argent du contribuable bruxellois, au lieu de tout simplement respecter la loi ? Le budget bruxellois peut-il se permettre de telles procédures, condamnations et amendes pour des infractions parfaitement évitables ? De leur côté, des citoyens et des commerçants doivent payer des avocats de leur poche. La justice n'est-elle donc pas déjà assez débordée ?

Il a été dit que l'enquête publique était favorable. C'est un mensonge ! Des centaines d'oppositions écrites n'ont pas été prises en considération. La moitié des habitants de l'avenue de Jette n'ont même pas pu y participer.

En fait, de nombreux Bruxellois disent depuis longtemps que les décisions politiques relatives à l'avenue Broustin n'ont été prises que pour apaiser la rue ou le quartier de certains politiciens, notamment deux ministres de ce gouvernement et un ex-bourgmestre. Et ce, au détriment de tous les autres quartiers des communes concernées, de nombreux commerçants et de l'efficacité des services de secours. J'avais du mal à le concevoir, mais la décision d'urban.brussels et votre réponse aujourd'hui démontrent que ces gens avaient raison. C'est scandaleux !

- 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 matériel utilisé par la STIB pour le contrôle des titres de transport.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Un cas relayé par la presse il y a quelques semaines illustre une faille dans le système de contrôle des titres de transport à Bruxelles. Un jeune homme a été verbalisé par des agents de contrôle alors qu'il venait de

geval, zoals meerdere controleurs bevestigen. Hoe kan een eerlijke dienstverlening worden gegarandeerd als de technische middelen niet naar behoren functioneren?

Met een gratis systeem zou er geen dure apparatuur meer nodig zijn, konden de administratieve kosten voor controles en boetes worden vermeden en konden controleurs worden ingezet voor beveiligings- en preventietaken.

Bent u op de hoogte van de technische storingen van de controleapparatuur? Hoeveel klachten zijn daarover de voorbije vijf jaar ingediend? Hebt u daarover contact gehad met de MIVB? Welke maatregelen zijn er genomen?

recharger son titre de transport. La validation aurait échoué en raison de problèmes techniques, comme l'ont rapporté sa mère et d'autres usagers.

Il semblerait que ce ne soit pas un cas isolé, puisque certains agents de contrôle mentionnent des bugs constants et des plaintes déposées par les usagers. Ces dysfonctionnements matériels soulèvent des questions fondamentales : comment garantir un service de transport public juste et fiable si des outils techniques ne fonctionnent pas correctement ? Comment peut-on continuer à verbaliser des usagers, parfois injustement ?

La gratuité des transports publics, que prône mon groupe, éliminerait à la racine ces situations absurdes. Avec un système gratuit, il n'y aurait plus besoin de matériel coûteux et parfois défaillant, les coûts administratifs liés aux contrôles et aux verbalisations pourraient être évités, et les agents de contrôle pourraient être affectés à des missions de sécurisation et de prévention.

Avez-vous été informée des dysfonctionnements techniques du matériel de contrôle de la STIB ? Combien de plaintes ont-elles été déposées à ce sujet au cours des cinq dernières années ? Quelles suites y ont-elles été données ?

Avez-vous eu des échanges avec la direction de la STIB concernant ces problèmes ? Quelles mesures ont-elles été prises pour résoudre ces problèmes techniques et garantir aux usagers un service fiable et équitable ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si un voyageur estime avoir été verbalisé indûment, il peut introduire une plainte auprès de la STIB. Chaque plainte fait l'objet d'une analyse en interne.

La STIB reçoit de nombreuses contestations de procès-verbaux dressés à l'encontre de voyageurs pour avoir emprunté ses véhicules sans titre de transport valable et validé. Ces plaintes ne sont pas catégorisées selon qu'elles mentionnent ou non un lien avec un problème technique du matériel de contrôle. Toutefois, une analyse effectuée par le service clientèle de la STIB entre 2021 et fin 2024 n'a pas fait état de plaintes portant sur des dysfonctionnements techniques du matériel utilisé par les agents de contrôle.

La STIB a toutefois enregistré des plaintes de voyageurs verbalisés alors qu'ils affirment avoir payé leur titre de transport en utilisant un mode de paiement sans contact. Chaque cas a fait l'objet d'une analyse. S'il s'avère que le voyageur était en ordre, la STIB annule la surtaxe. Mais la STIB constate qu'aujourd'hui, dans la très grande majorité des cas (+ de 95 %), l'analyse démontre que le voyageur était bien en défaut de paiement et donc en infraction. Si un voyageur s'empresse de payer son titre de transport pendant le contrôle, ce n'est pas non plus accepté comme paiement valable et validé.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- La réponse que vous a fournie la STIB ne décrit de nouveau pas la réalité vécue sur le

¹²⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Wie denkt dat hij ten onrechte een boete heeft ontvangen, kan een klacht indienen bij de MIVB. Volgens de klantendienst werden er tijdens de periode 2021-2024 geen betwistingen ingediend wegens technische problemen met de controleapparatuur.*

De MIVB ontving wel betwistingen van reizigers die beweerden dat zij hun vervoerbewijs contactloos hadden betaald. Elk geval is onderzocht. Als bleek dat de reiziger in orde was, annuleerde de MIVB de toeslag. In meer dan 95% van de gevallen bleek evenwel uit het onderzoek dat de reiziger inderdaad niet had betaald.

¹²⁰⁵ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- *Uw antwoord geeft geen correct beeld van de realiteit. Ondanks rampzalige tests kocht de MIVB tablets aan voor 2.000 euro,*

die nog steeds tal van problemen vertonen. Bovendien moet er een tweede apparaat worden gebruikt om de bankbetalingen te controleren, maar ook dat is defect, waardoor reizigers die betaald hebben toch een boete krijgen.

De controleurs klagen al lang over de defecte apparatuur. Bovendien staan zij onder druk om steeds meer boetes uit te delen, zelfs in twijfelgevallen. Het maakt niet uit of de reiziger heeft betaald, of de bejaarde is vergeten zijn Mobib-kaart te valideren, of de reiziger zijn abonnement is vergeten of dat de agressie tegen de controleurs toeneemt. De enige prioriteit van de MIVB is cijfers halen.

De PTB-fractie heeft een voorstel van resolutie ingediend om een einde te maken aan dat bestraffende en onrechtvaardige beleid.

- Het incident is gesloten.

terrain, à savoir l'achat de tablettes à 2.000 euros malgré des tests désastreux.

Après des années d'utilisation, ce système présente toujours de nombreuses complications, des validations après recharge, une activation différée et des bugs techniques. Un deuxième appareil doit être utilisé pour contrôler les paiements bancaires, qui s'avère également défaillant, avec pour résultat que des usagers en règle sont verbalisés.

Votre réponse confirme que les intéressés doivent prouver eux-mêmes leur bonne foi, à distance, par courriel, sans aide. Cette situation est inacceptable !

Les agents de terrain alertent depuis longtemps sur cette situation : en plus d'un matériel défaillant, ils subissent au quotidien une pression permanente pour verbaliser toujours plus, et ce, même en cas de doute. Une note de service entrée en vigueur cette semaine l'atteste. Celle-ci stipule que, même en cas de doute, les agents de contrôle doivent rédiger un procès-verbal.

Ces agents sont poussés à établir un maximum de procès-verbaux. Tant pis si le voyageur avait payé, si la personne âgée s'est assise en oubliant de valider sa carte Mobib, si le voyageur avait oublié son abonnement, ou si des contrôleurs se font agresser à cause de cette politique punitive.

En réalité, la direction de la STIB ne se soucie ni de la sécurité de son personnel, ni des voyageurs sur le réseau. Sa priorité est de faire du chiffre, de dresser un maximum de procès-verbaux, à l'aide d'un matériel défectueux, aux détriments du personnel et des voyageurs.

Mon groupe a déposé une proposition de résolution pour mettre fin à cette logique punitive et injuste, et pour renforcer la prévention et la sécurité sur le réseau de la STIB.

- L'incident est clos.

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

betreffende de Havenlaan en haar kasseien.

De heer Sevkjet Temiz (PS) (in het Frans).- *De Havenlaan is een logistieke in- en uitvalsweg met een zeldzame erfgoedwaarde vanwege zijn porfierkasseien op een bedding van grof zand uit de negentiende eeuw.*

De laan is slecht onderhouden en het verkeer verloopt er moeizaam. Het gebrek aan geregeld onderhoud heeft de toestand nog verslechterd, met alle gevolgen voor de veiligheid. Er

QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ

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

concernant l'avenue du Port et ses pavés.

M. Sevkjet Temiz (PS).- L'avenue du Port constitue un axe logistique structurant, mais aussi un témoin patrimonial rare, avec son revêtement en pavés de porphyre posés sur une fondation sablo-graveleuse datant du XIXe siècle.

Elle souffre d'un mauvais entretien chronique, notamment au niveau de sa chaussée, dont les pavés usés et souvent disjoints rendent la circulation difficile, inconfortable et parfois dangereuse pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Cette situation est aggravée par un manque d'interventions

komt geregeld kritiek van ingenieurs, stedenbouwkundigen en erfgoedbeschermers.

Is er een technische vergelijking gemaakt van het onderhoud van de kasseien en het leggen van asfalt, rekening houdend met de ecologische voetafdruk en de resistentie?

Wat is de gewestelijke strategie om logistieke prestaties met erfgoedbehoud en klimaatbeheer te verzoenen?

Komt er een proef met de versterking van de bedding, aangepaste kasseien en technische opvolging om de reële prestaties van hedendaagse kasseien te bepalen?

¹²¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Havenlaan is er zo slecht aan toe dat hij dringend moet worden heraangelegd, maar daarvoor moeten we opnieuw een vergunning aanvragen. Brussel Mobiliteit heeft een vrij uitgebreide expertise op het vlak van wegbedekking, werkt samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw en volgt de innovaties in de sector op de voet.*

Kasseien en asfalt zijn erg verschillende materialen. Kasseien zijn duur in aanleg, maar erg hard en onverslijtbaar. De wegbedding is dat echter niet. Bovendien zijn kasseien glad en af te raden voor motors, fietsers, voetgangers en wie minder mobiel is. Het lawaai van autobanden op kasseien is trouwens erg luid. De voegen zijn niet altijd waterdoorlatend en als ze dat zijn, brengt dat de stabiliteit van de bedding in het gedrang.

Asfalt is minder mooi, maar goedkoop om aan te leggen. Het biedt meer rijcomfort en heeft een levensduur van tien tot vijftien jaar. Het lawaai van autobanden is minder luid op asfalt. Waterdoorlatend asfalt bestaat, maar het slijt sneller.

Volgens het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw zijn erfgoed en logistiek onverzoenbaar. Kasseien kunnen immers het drukke vrachtwagenverkeer op de Havenlaan niet aan. Brussel Mobiliteit gebruikt nooit kasseien voor drukke gewestelijke verbindingswegen.

régulières et efficaces. Il s'ensuit une dégradation continue de l'état de la voirie.

Ce problème soulève des inquiétudes en matière de sécurité, d'accessibilité et de qualité de vie pour les usagers. Des critiques techniques récurrentes sont formulées, tant du côté des experts en génie civil que des urbanistes et des défenseurs du patrimoine, qui pointent la possibilité d'une gestion différenciée selon les usagers.

Dans ce contexte, une analyse technique comparant le maintien d'un revêtement pavé stabilisé et la pose d'un asphalte et intégrant le coût global, l'empreinte carbone et la résistance au trafic lourd de chaque option sur 30 ans a-t-elle été réalisée ?

Quelle est la stratégie régionale pour concilier les objectifs de performance logistique sur cet axe avec les impératifs de conservation patrimoniale et de gestion climatique, notamment en ce qui concerne les revêtements perméables ou modulaires ?

Une expérimentation sur un tronçon pilote, avec renforcement des fondations, pavage ajusté et suivi technique, est-elle envisagée afin d'objectiver les performances réelles d'un pavé contemporain ou restauré par rapport à une circulation intensive ?

Mme Elke Van den Brandt.- Nous n'avons plus parlé depuis un moment de l'avenue du Port, et surtout du permis de réaménagement que nous n'avons pas obtenu. Or, l'axe se trouve dans un état tellement vétuste que nous devons recommencer le trajet d'obtention d'un permis. Ainsi, nous espérons pouvoir le réaménager au plus vite. Cela risque cependant de prendre encore un certain temps.

Bruxelles Mobilité dispose d'une assez bonne expertise en matière de revêtements de voirie et collabore en permanence avec le Centre de recherches routières. L'administration est également régulièrement en contact avec des entrepreneurs concernant les dernières innovations dans ce secteur.

Les pavés et l'asphalte sont deux matériaux très différents, qui se distinguent de plusieurs manières. Les pavés sont chers à installer, mais très durs et éternels. Les fondations des pavés ne sont toutefois pas éternelles. Par ailleurs, les pavés étant glissants et offrant peu de confort de conduite, ils sont déconseillés pour les motos, les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite. Le bruit généré par les pneus est par ailleurs très intense. Les joints entre les pierres ne sont pas nécessairement perméables, mais les rendre perméables risque d'augmenter l'instabilité des fondations. Différents types de pavés sont disponibles sur le marché et les techniques de pavage ont également évolué.

L'asphalte est souvent moins joli ou authentique pour l'image de Bruxelles. En revanche, il est bon marché à poser, offre un meilleur confort de conduite et propose une durée de vie de dix à quinze ans. En outre, le bruit généré par les pneus

¹²¹⁹ *Er zijn meerdere strategieën om de hitte te bestrijden, waaronder groenvoorzieningen. Aan de Havenlaan kan een extra bomenrij soelaas brengen, maar om ze te planten is een vergunning nodig.*

Er zijn geen plannen voor een bestratingsproef en Brussel Mobiliteit heeft niets ondernomen om een nieuwe opleiding tot kasseilegger te organiseren. Voorlopig zijn er bij de ondernemers geen tekorten.

¹²²¹ **De heer Sevkem Temiz (PS)** (in het Frans).- *Er is dus geen oplossing op langere termijn. Kasseien zijn duur en asfalt is geen prioriteit bij Brussel Mobiliteit. Intussen ligt de Havenlaan er erg ongelijk bij, wat tot ongevallen leidt.*

Er zijn ook geen trottoirs. De bomen staan gevaarlijk scheef. De aanleg van een fietspad is goed nieuws, maar voetgangers blijven in de kou staan. Waarom is de stedenbouwkundige vergunning geweigerd? Waarom wordt er zo lang gewacht, terwijl de Havenlaan zo belangrijk is voor zwaar vervoer en andere weggebruikers?

¹²²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vergunning is niet geweigerd, maar er is een rechtszaak tegen aangespannen op basis van procedurekwesties en het gerecht*

est moins important qu'avec les pavés. De l'asphalte perméable existe également, mais s'use aussi plus rapidement.

D'après l'analyse du Centre de recherches routières, concilier les impératifs de conservation patrimoniale avec ceux de la performance logistique s'avère impossible. En effet, les revêtements modulables comme les pavés ne résistent pas à une fréquence de passages de camions telle que celle constatée sur l'axe en question.

Bruxelles Mobilité ne prévoit jamais de pavés pour les routes régionales très fréquentées. L'administration peut toutefois en envisager sur des voiries secondaires, par exemple en prévoyant une bande centrale en pavés et des bandes latérales en asphalte ou en béton pour les pneus.

En ce qui concerne la gestion climatique, il existe différentes stratégies pour lutter contre les pics de chaleur. Ainsi, la végétation est l'un des meilleurs moyens pour rafraîchir une ville. Sur l'avenue du Port, par exemple, un alignement d'arbres supplémentaire permet de réguler les températures lors de pics de chaleurs, mais les travaux y afférents nécessitent néanmoins un permis.

Aucun test de pavage sur nouvelle fondation n'est actuellement prévu, et Bruxelles Mobilité n'a entrepris aucune démarche concernant la relance d'une filière de formation de paveurs. Selon Bruxelles Mobilité, les entrepreneurs disposent actuellement de paveurs compétents.

M. Sevkem Temiz (PS).- Le constat de Bruxelles Mobilité est le même que celui que nous posons depuis des années. Plusieurs interventions ont été effectuées pour trouver une solution, mais votre réponse n'en laisse apparaître toujours aucune. Les constats sont les mêmes, mais il n'y a pas de projet pour une solution à long terme. Les pavés coûtent cher et l'asphaltage n'est pas la priorité de Bruxelles Mobilité. En attendant, la chaussée présente une très forte inégalité de surface, ce qui engendre des accidents.

J'attire aussi votre attention sur l'absence de trottoirs le long de cette avenue. Elle est bordée d'une série d'arbres qui penchent dangereusement et dont il faut vérifier la sécurité. Si l'on peut se réjouir de l'aménagement d'une piste cyclable, rien n'a été fait pour les piétons. Or, lorsque les pavés sont très usés, des pansements d'asphalte sont appliqués.

Pourquoi le permis d'urbanisme a-t-il été refusé ? Pourquoi attendre si longtemps, alors que cette avenue est cruciale pour les poids lourds et tous les autres usagers ? De plus en plus de PME s'y installent et la Région vient également de donner son feu vert au projet immobilier Lake Side, ce qui accentuera encore le nombre d'usagers.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je voudrais préciser que le permis n'a pas été refusé, mais attaqué en justice. L'action portait sur des aspects procéduraux et des éléments manquants au dossier, et la justice a donné raison au plaignant. Nous

heeft de klager gelijk gegeven. Daarom moeten we een nieuwe aanvraag doen.

1223 **De voorzitter.-** We weten dus nog altijd niet of de kasseien blijven liggen.

1223 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In de oorspronkelijke vergunning werden de kasseien behouden op de parkeerplaatsen, maar dat moeten we nu opnieuw bekijken.**

Het dossier omvat drie belangrijke onderdelen. Zo komt er naast de bestaande bomenrij nog een bij. De vraag is of de bestaande bomen de heraanleg zullen overleven. Er wordt ook een fietspad aangelegd. Voor eventuele conflicten tussen vrachtwagens en fietsers is er nog geen oplossing.

Ten slotte zijn er de kasseien. Er is het erfgoedaspect, maar we mogen niet vergeten dat ook de brandweer naar de buurt verhuist, wat nog meer zwaar vrachtverkeer betekent. We kunnen dus een deel van de kasseien behouden, maar niet allemaal. Persoonlijk vind ik dat we ook asfalt moeten overwegen, maar dat is iets voor een volwaardige regering

- Het incident is gesloten.

devons dès lors recommencer la procédure de demande de permis d'urbanisme.

M. le président.- Nous ne savons donc toujours pas si les pavés seront conservés ou non.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le permis initial prévoyait un maintien des pavés sur les emplacements de stationnement. Comme il nous faut désormais recommencer la procédure, nous allons devoir à nouveau nous interroger à ce sujet.

Le dossier comprend trois éléments principaux. Le premier concerne les alignements des arbres : outre la protection de la végétation existante, il est prévu de planter un nouvel alignement. La question est de savoir si l'alignement existant survivra au chantier.

Un deuxième point concerne la création d'une piste cyclable sur cet axe régional très fréquenté. À cet égard, la Communauté portuaire bruxelloise craint les conflits entre les chauffeurs de camions et les cyclistes s'il n'y a pas de bonnes protections. Nous avons dès lors eu de nombreuses concertations afin de trouver des solutions, mais cela reste un enjeu de débat entre plusieurs acteurs.

Le troisième élément important, ce sont les pavés qui causent du bruit et diminuent le confort des usagers, surtout dans son état de vétusté actuel. Cependant, leurs défenseurs insistent sur leur caractère patrimonial, dans une volonté de protéger la vision globale de cet axe. Il ne faut pas oublier non plus qu'il est prévu que le Siamu emménage dans le quartier, augmentant encore le nombre de poids lourds.

Dans ce contexte, je suis d'accord qu'il convient de maintenir une partie des pavés, mais peut-être pas de conserver la situation telle quelle. Le gouvernement est en affaires courantes, je dois donc rester prudente dans ma réponse étant donné qu'aucun projet n'a encore été approuvé. Toutefois, personnellement, je pense qu'il faut aussi considérer la possibilité de mettre de l'asphalte.

- L'incident est clos.

1233 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

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

1233 **betreffende de rookontwikkeling uit een metrotrein tussen Clemenceau en Delacroix.**

1235 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Op 5 mei 2025 werd het metroverkeer op lijnen 2 en 6 onderbroken omdat er zich rook ontwikkelde op een van de stellen. De**

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 dégagement de fumée d'une rame de métro entre Clemenceau et Delacroix.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le lundi 5 mai 2025, peu après 13h, la circulation des lignes de métro 2 et 6 a été interrompue en raison d'un dégagement de fumée sur une

passagiers werden geëvacueerd. Volgens de brandweer ging het om een elektrisch probleem onderaan het metrostel.

Eerder dit jaar deden er zich al gelijkaardige incidenten voor. Wat veroorzaakt de branden en de rookontwikkeling aan de metrostellen?

Door het moratorium op de aanwervingen kunnen er geen nieuwe medewerkers voor het onderhoud worden gerekruteerd. Heeft de directie dat moratorium na het betrokken incident opgeheven?

Is er voorzien in preventiemaatregelen om dit type incident te voorkomen?

rame circulant entre les stations Clemenceau et Delacroix. Les passagers de la rame concernée ont été évacués.

Les services de secours sont intervenus pour maîtriser le début d'incendie et ont prodigué sur place les soins nécessaires à trois agents de la STIB. Des passagers ayant inhalé de la fumée ont été transportés à l'hôpital. Des témoignages font état d'autres cas qui n'ont pas été recensés. Selon les pompiers, il s'agissait d'un incendie d'origine électrique localisé sous la rame, mais la cause exacte restait encore indéterminée au moment de rédiger cette question.

Madame la Ministre, cet incident n'est pas le premier du genre cette année. À quoi sont dus les incendies et dégagements de fumée constatés sur des rames de métro à Bruxelles depuis le début de l'année ?

Les syndicats dénoncent depuis plusieurs mois le moratoire sur les recrutements, alors que l'embauche d'agents supplémentaires pour assurer les entretiens de la flotte est cruciale. À la suite de ce nouvel incident, la direction de la STIB a-t-elle prévu de lever ce moratoire ?

Quelles sont les mesures de prévention déjà prises pour éviter ce type d'incident et protéger le personnel et les voyageurs de la STIB ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Elk incident op het MIVB-netwerk wordt grondig onderzocht en de nodige maatregelen worden getroffen. De voorbije weken waren er meerdere incidenten, maar die waren eerder gering en inherent aan een openbaarvervoernetwerk.

Hoewel de oudere stellen vaker defect zijn, waren de meeste incidenten van de voorbije weken niet aan slijtage toe te schrijven. Op 5 mei 2025 ontstond er een beginnende brand onder een metrostel in de tunnel. Omdat de brandweer het vuur snel onder controle had, bleef de schade beperkt.

Uit onderzoek blijkt dat een batterijkast is opengegaan tijdens het rijden, waardoor het rijtuig van zijn behuizing loskwam en de derde rail raakte, wat een kortsluiting onder het rijtuig veroorzaakte. De batterijkast was na onderhoud niet goed afgesloten. Het was dus geen technisch probleem. De MIVB heeft haar medewerkers nogmaals aan de onderhoudsregels herinnerd. Daarnaast loopt er een studie naar bijkomende beveiliging en een eventuele herziening van de werkinstructies.

Voorts voerde de maatschappij eind 2023 een extra onderhoudsplan voor alle metrostellen in, dat bovenop het gewone onderhoudsplan komt. De MIVB besteedt jaarlijks bijna 15 miljoen euro aan het onderhoud van de metrostellen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque incident survenu sur le réseau de la STIB fait systématiquement l'objet d'une analyse approfondie, afin d'en déterminer les causes et de prendre, le cas échéant, les mesures correctives qui s'imposent. Même si plusieurs incidents ont été constatés sur le réseau ces dernières semaines, la plupart étaient mineurs, inhérents à tout réseau de transport public, a fortiori lorsque ce réseau est en cours de transformation et qu'on y effectue des travaux de modernisation.

S'il est vrai que les rames plus anciennes de type MX sont les plus sujettes à des pannes, la majorité des incidents de ces dernières semaines ne peuvent être imputés à une vétusté ou une usure du matériel. En ce qui concerne l'incident du 5 mai dernier, un départ de feu s'est déclaré sous une rame de métro de type MX (1e série) en tunnel, entre les stations Clemenceau et Delacroix. L'incident a provoqué un dégagement de fumée et plusieurs personnes ont été prises en charge après en avoir inhalé. L'incident a été rapidement maîtrisé par les pompiers. Les dégâts, limités, sont restés circonscrits sous la rame.

Les premières analyses montrent qu'un rack de batteries situé sous la rame s'est ouvert alors que la rame roulait. Le chariot est sorti de son logement et a touché le troisième rail. Cela a provoqué un court-circuit et des étincelles se sont propagées sous la rame.

Le rack n'aurait pas été correctement verrouillé après une intervention de maintenance. Il ne s'agit donc pas d'une défaillance technique, mais bien d'une erreur humaine. Un rappel des règles de maintenance a été fait. Par ailleurs, une étude est

¹²³⁹ *Ondertussen heeft de MIVB 30 van de 43 bestelde M7-stellen ontvangen. Daar moeten de 20 M6-stellen bij worden gerekend.*

Op organisatorisch vlak kregen alle teams een verantwoordelijke die belast is met grondigere kwaliteitscontroles en het toezicht op de technici. De MIVB kampt inderdaad met een personeelstekort voor het onderhoud van de metrostellen. Dergelijke profielen zijn moeilijk te vinden en het moratorium is er dan ook niet op van toepassing. Tijdens de Job Days van 9 en 16 mei 2025 kon de MIVB zes onderhoudsmedewerkers selecteren.

Een metrostel met een probleem mag de remise niet verlaten. De veiligheid van reizigers en personeel komt immers op de eerste plaats.

¹²⁴¹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).** - *Er zijn steeds vaker incidenten op het metronet. Dagelijks rijden er stellen met gebreken uit. Weet u wat een CCTV-defect betekent?*

en cours en vue de l'ajout d'une sécurité supplémentaire et d'une éventuelle révision des instructions de travail.

De manière plus générale, concernant les différentes mesures prises pour réduire le nombre d'incidents techniques sur le réseau de métro, à partir d'études statistiques issues des retours d'expérience, un plan d'amélioration de la fiabilité de l'ensemble des rames de métro (MX, M6 et M7) a été mis en place fin 2023. Il s'ajoute au plan de maintenance existant. Il consiste notamment en :

- une approche qualité des interventions ;
- la rénovation de sous-ensembles (le compresseur ou la commande motorisation, par exemple) sur les rames les plus anciennes.

La STIB investit près de 15 millions d'euros par an dans l'entretien du matériel roulant pour le métro.

Outre les plans de maintenance, la modernisation progressive du matériel roulant se poursuit. La STIB dispose déjà de 30 rames de type M7, les plus récentes, et les livraisons continuent pour atteindre les 43 rames commandées. Cet investissement massif est évalué à presque 10 millions d'euros par rame. À ces rames nouvelle génération s'ajoutent 20 rames de type M6.

Concernant le volet organisationnel, le roulement des équipes a été amélioré. La présence d'un chef référent est désormais assurée au sein de toutes les équipes. Celui-ci est censé exécuter des contrôles de qualité renforcés de domaines-clés et des causes observées des avaries principales, et poursuivre l'amélioration du suivi des équipes techniques.

Il manque en effet quelques techniciens à l'effectif responsable du matériel roulant du métro. Cette carence est due aux difficultés de recrutement de ces profils techniques fort demandés sur le marché de l'emploi dont les métiers sont en pénurie. Il n'y a jamais eu de moratoire sur les fonctions critiques, dont ces postes font partie.

Les deux Job Days organisés les 9 et 16 mai derniers ont permis à la STIB de sélectionner six agents de maintenance et deux commis pour leur faire sur-le-champ une proposition de contrat.

Entre-temps, les opérations de maintenance se poursuivent et aucun véhicule présentant le moindre problème ne sort des dépôts. La sécurité des voyageurs et du personnel a toujours été la première préoccupation de la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB). - Les incidents sur le réseau du métro de la STIB se multiplient.

Tous les jours, la direction Métro fait sortir des rames sur lesquelles des avaries ont été signalées. Vous avez constaté ce fait en séance plénière. Savez-vous ce que signifie une défaillance système CCTV ?

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**-
Neen.

1241 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- *Dat betekent dat het stel niet mag uitrijden, terwijl dat elke dag toch gebeurt!*

Er is al jaren te weinig onderhoudspersoneel. U zegt dat die profielen moeilijk te vinden zijn. Hoe komt het dat er van de meer dan duizend ontslagen technici bij Audi slechts één bij de MIVB is terechtgekomen? U zegt dat het moratorium niet op die profielen van toepassing is, maar dat staat nochtans zwart op wit in verslagen.

De veroudering van de vloot wordt al jaren door de vakbonden aangeklaagd, net als een reeks andere problemen. Telkens antwoordt de directie dat er moet worden bezuinigd.

De MIVB moest veiligheidsaudits laten uitvoeren, maar is daar te laat mee. Welke uitrusting krijgen medewerkers die reizigers bij brand in de tunnels moeten evacueren? Waarom probeert de MIVB haar aanbod uit te breiden terwijl de veiligheid op het bestaande aanbod niet gegarandeerd is?

- Het incident is gesloten.

1245 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

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

1245 **betreffende het toezicht op de situatie van de Fraiteur-brug.**

1247 **Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).**- *In december stelde ik u een aantal vragen over de Fraiteurbrug in Elsene. Die is moeilijk toegankelijk voor de omwonenden sinds de invoering van eenrichtingsverkeer op de brug en door de houten wegbedekking laat de veiligheid van fietsers te wensen over.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Non.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Elle signifie « dégarage interdit ». Tous les jours, des rames circulent pourtant alors qu'elles présentent des défaillances systèmes qui stipulent un dégarage interdit ! Nous en avons les preuves ! Tous les jours, on prend des risques avec la sécurité !

Cela fait des années que les syndicats dénoncent les sous-effectifs dans les ateliers de maintenance. Vous reconnaissez aujourd'hui un manque d'effectifs et des difficultés de recrutement. Pourtant, à notre connaissance, un seul travailleur d'Audi a été engagé à la STIB alors qu'ils sont plus de mille à attendre du travail !

Vous dites qu'il n'y a pas eu de moratoire alors que nous disposons de procès-verbaux de réunions où il a été affirmé, en réponse aux syndicats, que les recrutements n'étaient pas possibles en raison des économies imposées par la Région. Cela fait des années que les syndicats dénoncent également le vieillissement de la flotte, le manque de pièces de rechange, la multipolyvalence imposée aux techniciens, le manque de formation, le manque de transfert de connaissances, des procédures et instructions de travail non claires, le manque de fosses, le manque de place dans les dépôts pour les manœuvres. À chaque fois, la direction leur répond que ces attentes sont légitimes, mais que nous sommes dans une période d'austérité.

La STIB devait réaliser des audits de sécurité, mais les délais n'ont pas été respectés et on est en retard. Quels sont les équipements de protection pour les agents qui doivent évacuer les voyageurs en cas d'incendie dans les tunnels ?

Pourquoi la direction de la STIB force-t-elle encore aujourd'hui pour augmenter l'offre alors qu'elle n'a même pas les moyens d'assurer l'offre prévue en toute sécurité ? Son action se fait au détriment de la sécurité du personnel et des voyageurs. La STIB doit écouter les syndicats.

- 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 le suivi de la situation du pont Fraiteur.

Mme Amélie Pans (MR).- En décembre dernier, je vous interrogeais sur la situation du pont Fraiteur à Ixelles, et en particulier sur les difficultés d'accès rencontrées par les riverains depuis la mise à sens unique, les conséquences pour la desserte du cimetière d'Ixelles, les préoccupations liées à la sécurité des cyclistes sur le revêtement en bois, ainsi que les modalités

U stelde een oplossing in het vooruitzicht om omwonenden toegang te geven tot de brug aan de hand van automatische nummerplaatherkenning. Is daarover een haalbaarheidsstudie uitgevoerd?

Is er een tijdschema vastgesteld voor breder overleg met de omwonenden en lokale actoren over de inrichting van de Fraiteurbrug?

Hebt u het probleem van het houten wegdek aangekaart bij Brussel Mobiliteit? Werd het hout vervangen of zijn er andere maatregelen genomen?

Is de herinrichting van de Fraiteurbrug reeds geëvalueerd of zal dat nog gebeuren? Worden daarbij verschillende parameters bekeken, zoals reistijd, impact op de lokale mobiliteit, veiligheid, toegankelijkheid en levenskwaliteit van de omwonenden?

Zijn er gesprekken gevoerd met de gemeente Elsene? Heeft de gemeente verzoeken van omwonenden ontvangen?

de concertation envisagées avec les habitants et les acteurs concernés.

Vous m'aviez donné une réponse détaillée et des éléments relatifs aux performances des lignes de bus, notamment la ligne 71, et évoqué une ouverture concernant une solution technique telle qu'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, pour permettre un accès sélectif au pont.

Quelles suites concrètes ont été données à l'idée d'un accès autorisé aux riverains via un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation ?

Des études de faisabilité ou des consultations locales ont-elles été menées depuis décembre ? Si oui, quels en sont les résultats ou perspectives ?

Un calendrier a-t-il été défini pour organiser une concertation plus large avec les habitants et les acteurs de terrain - associations, universités, STIB, TEC, etc. - concernant l'aménagement actuel et les éventuelles évolutions du pont Fraiteur ? Si oui, pouvez-vous en préciser les modalités ?

Des discussions ont-elles eu lieu avec les services de la Région ou Bruxelles Mobilité concernant la sécurité du revêtement en bois ? À la lumière des remarques et du ressenti d'insécurité exprimés par les cyclistes, des aménagements correctifs ou un remplacement de ce revêtement, comme cela a pu être évoqué pour d'autres infrastructures similaires comme le pont Suzan Daniel, sont-ils prévus ?

Plus globalement, une évaluation du réaménagement du pont Fraiteur est-elle programmée ou en cours, axée sur différents paramètres comme le temps de parcours, les impacts sur la mobilité locale, la sécurité, l'accessibilité, la qualité de vie des riverains... ? Si oui, à quelle échéance et selon quelle méthodologie ?

Enfin, des discussions ont-elles eu lieu avec la commune d'Ixelles afin de connaître la réalité du terrain, ainsi que les éventuelles demandes que la commune aurait reçues des riverains ?

Mme Elke Van den Brandt,- Les aménagements du pont et de l'avenue Fraiteur portent leurs fruits. Ils visaient à améliorer la vitesse commerciale des transports en commun et la sécurité routière.

L'objectif d'amélioration de la fiabilité et des temps de parcours des lignes 71 et 95 - qui sont les deux lignes les plus structurantes du réseau de la STIB (et du pays, si le nombre de voyageurs est pris en considération) - est largement atteint et même dépassé. Cela permet une régularité des passages et une augmentation de la capacité sur cet axe, et donc d'améliorer le confort dans les bus, souvent bondés. De même, la sécurité et le confort des déplacements piétons et cyclistes se sont significativement améliorés.

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De aanpassingen aan de Fraiteurbrug werpen hun vruchten af. Zowel de reistijden van de lijnen 71 en 95 als de veiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers zijn aanzienlijk verbeterd.*

De impact van de aanpassingen wordt verder gemonitord om een eventuele verschuiving van het verkeer op te sporen. In dat geval zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen mogelijk.

Een toegangsvergunning voor omwonenden in de richting van de stad mag niet voor te veel voertuigen gelden als we de voordelen voor de buslijnen en zwakke weggebruikers willen behouden. Er moet een goed evenwicht worden gevonden.

Wij hebben contact met de gemeente Elsene over de plaatsing van een camera met automatische nummerplaatherkenning, maar dat vereist extra personeel en is duur. We moeten de kosten dus afwegen tegen de baten.

L'impact de ces aménagements continue à faire l'objet d'un monitoring afin d'identifier un éventuel report du trafic de transit sur d'autres axes. Des mesures de mobilité complémentaires pourraient dans ce cas être envisagées. Des comptages ont, par exemple, été récemment réalisés et sont encore en cours de traitement.

En ce qui concerne l'accès des riverains au pont en direction de la ville, il faut considérer que le maintien des gains enregistrés pour les lignes de bus et pour les modes actifs grâce aux aménagements est prioritaire. Nous sommes ouverts à la discussion, mais il faut savoir que pour maintenir ces gains, l'autorisation d'accès ne pourrait pas concerner trop de véhicules. Il faut trouver un bon équilibre.

Concernant la faisabilité du placement d'une caméra dotée d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR), il faut savoir que la commune d'Ixelles dispose de ce dispositif sur la chaussée d'Ixelles. Elle connaît donc bien le fonctionnement du système. Une telle installation demande de nouvelles ressources humaines au sein l'administration communale et a de très importantes implications budgétaires pour la commune. Dans la mesure où une très faible proportion de riverains pourraient être autorisés, il faudrait veiller à bien équilibrer les coûts et les bénéfices. Nous sommes ouverts à la discussion et nous avons des contacts avec la commune à ce sujet.

¹²⁵¹ *Het houten wegdek heeft inderdaad een aantal nadelen. De latten kunnen glad worden bij regen en kunnen na verloop van tijd loskomen. Fietzers zijn echter niet verplicht om de trottoirs te gebruiken en mogen ook op het asfalt rijden.*

J'en viens au revêtement en bois du pont. De manière générale, ce type de revêtement présente des inconvénients majeurs, principalement des problèmes de glissance par temps de pluie et de stabilité des lattes du platelage, lesquelles se décrochent progressivement de leurs ancrages en raison du passage répété des piétons et des cyclistes. Notons que les cyclistes ne sont pas obligés d'emprunter les trottoirs et peuvent également circuler sur l'asphalte.

Brussel Mobiliteit geeft de voorkeur aan materialen als kasseien, beton, asfalt of antislip epoxy. In dit geval heeft Infrabel het wegdek aangebracht. Mocht de situatie te gevaarlijk worden, kan Brussel Mobiliteit de houten planken eventueel vervangen. Dat is momenteel echter niet aan de orde.

C'est la raison pour laquelle Bruxelles Mobilité préfère des matériaux plus adaptés et plus fiables, tels que des pavés, du béton, de l'asphalte ou de l'époxy antidérapant. En l'espèce, c'est Infrabel qui a installé le revêtement. Si la situation devait s'avérer trop accidentogène, Bruxelles Mobilité pourrait envisager de le remplacer, mais cela n'est pas le cas actuellement.

Bruxelles Mobilité se réunit régulièrement avec les représentants de la commune pour évoquer ces enjeux et examiner les possibilités qui se présentent. Ces contacts ont lieu dans le cadre de la convention en négociation avec la commune portant sur l'aménagement de l'avenue Arnaud Fraiteur mais aussi sur celui de l'avenue de la Couronne.

¹²⁵³ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *In december gaf u aan dat u zou overwegen om de brug open te stellen voor omwonenden. Is er sinds december al enige vooruitgang geboekt?*

Mme Amélie Pans (MR).- Vous nous aviez déjà dit en décembre dernier que l'objectif était de fluidifier la circulation des bus, pour faire en sorte qu'ils puissent respecter leur horaire.

Vous aviez également affirmé que vous envisageriez l'ouverture du pont aux riverains. Ceux qui habitent de l'autre côté du pont nous interrogent de manière récurrente. Ils demandent quand des

1253 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wij hebben daarover regelmatig contact met de gemeente. Eerst moeten we bepalen hoeveel voertuigen per uur we kunnen toelaten zonder dat dat een negatieve impact heeft. Daarnaast moet voor camera's met automatische nummerplaatherkenning een vergunning worden aangevraagd en installatiewerken worden uitgevoerd. Dat vraagt enkele maanden tijd. De gemeente moet ook zorgen voor het nodige personeel en andere middelen om de camera's te beheren.*

1253 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Is er al een principeakkoord bereikt?*

1253 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De besprekingen zijn aan de gang in het kader van de overeenkomst over de inrichting van de Kroonlaan.*

- *Het incident is gesloten.*

avancées concrètes se produiront. Les choses ont-elles évolué depuis décembre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons régulièrement des contacts avec la commune et le bourgmestre pour faire avancer le dossier. Il faut d'abord déterminer le nombre de véhicules autorisés par heure pour éviter que leur passage ait un impact négatif sur les avancées. Il est question d'un nombre de 200 véhicules par heure, mais la gestion de ce nombre doit encore faire l'objet de discussions.

En outre, l'installation de caméras avec un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR), qui implique des autorisations et une phase de mise en place, ne peut se faire en quelques mois.

Même si nous déterminons quels sont les riverains qui pourront accéder au pont, techniquement et juridiquement, la mise en place du dispositif prendra du temps. La commune doit également s'assurer de disposer des moyens humains et autres pour gérer les caméras ANPR, qui ne sont pas coûteuses en soi.

Mme Amélie Pans (MR).- Un accord de principe a-t-il été conclu, sachant que les caméras ont un coût et que l'objectif n'est pas d'ouvrir le pont, mais d'instaurer un système de dérogations ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les discussions sont en cours, dans le cadre de la convention concernant l'aménagement de l'avenue de la Couronne.

- *L'incident est clos.*