



**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 8 JULI 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 8 JUILLET 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 Leila Agic	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de hinder veroorzaakt door de werken op tramlijn 9.	
Mondelinge vraag van mevrouw Angelina Chan	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de heraanleg van de Koningin Maria-Hendrikalaan.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de toegankelijkheid van het CARA voor ouderen.	
Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	13
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de toename van verbale agressie tegen het personeel van de MIVB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Martine Raets	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Leila Agic	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 les nuisances liées aux travaux de la ligne de tram 9.	
Question orale de Mme Angelina Chan	8
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 réaménagement de l'avenue Reine Marie-Henriette.	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	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'accessibilité du centre CARA pour les seniors.	
Question orale de Mme Sofia Bennani	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 la hausse des agressions verbales envers le personnel de la STIB.	
Question orale de Mme Martine Raets	15
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de kennis van de Wegcode en verkeersregels van de Brusselse weggebruikers en in het bijzonder de zwakke weggebruikers, zoals bijvoorbeeld de bestuurders van steps.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de toegankelijkheid van de Jubelparksite.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de behandeling van begeleiders van personen met een handicap die hun kaart vergeten zijn.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de naleving van de tweetaligheidsregels door de bedrijven van interregionaal vervoer in Brussel.

Mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops

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

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

concernant la connaissance du Code de la route et des règles de circulation par les usagers de la route bruxellois, en particulier les usagers vulnérables, par exemple les utilisateurs de trottinettes.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 18

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

concernant l'accessibilité du site du Cinquantenaire.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 21

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 traitement des accompagnateurs de personnes handicapées en cas d'oubli de carte.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 23

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 respect du bilinguisme par les opérateurs de transport interrégionaux à Bruxelles.

Question orale de Mme Lotte Stoops 25

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 'Street for Kids' en de inrichting van schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.		concernant 'Street for Kids' et l'aménagement de rues scolaires dans la Région de Bruxelles-Capitale.	
Mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops	28	Question orale de Mme Lotte Stoops	28
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de duurzaamheidscriteria voor reclame op en in het Brussels openbaar vervoer.		concernant les critères de durabilité pour la publicité sur et dans les transports publics bruxellois.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	30	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	30
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 aangepaste gps-diensten voor PBM's.		concernant les services de GPS adaptés en vue d'indiquer les lieux accessibles aux PMR.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	33	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de balans voor 2024 van de MIVB.		concernant le bilan 2024 de la STIB.	

1103 Voorzitterschap: mevrouw Sofia Bennani, oudste lid in jaren.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**
1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1105 **betreffende de hinder veroorzaakt door de werken op**
tramlijn 9.

1107 **Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).**- *Gedurende meerdere*
dagen voerde de MIVB dringende werkzaamheden uit aan
tramlijn 9 tussen Simonis en het Heilig-Hartcollege. Hoewel
de werken waren toegelaten als type A op het Osirisplatform,
vonden ze 's avonds laat plaats en bezorgden ze de omwonenden
heel wat overlast.

De burgemeester van Koekelberg bevestigde dat de MIVB
de gemeente niet op voorhand op de hoogte bracht
en niet doeltreffend communiceerde via folders in de
brievenbussen. Hoewel ze wettelijk zijn toegestaan, roepen de
late werkzaamheden vragen op. Bovendien werd Leefmilieu
Brussel niet betrokken, terwijl er geluidsnormen overschreden
wouden zijn.

Wat is de procedure om buurtbewoners te informeren bij
dringende of nachtelijke werken aan tram- en metrolijnen?

Waarom worden de gemeenten niet systematisch betrokken bij
de planning?

Bent u van plan het regelgevende kader te herzien, zeker in
dichtbevolkte zones?

Waarom werd Leefmilieu Brussel niet betrokken om de
geluidshinder op te volgen?

Hoe wilt u dit soort incidenten in de toekomst voorkomen?

Présidence : Mme Sofia Bennani, doyenne d'âge.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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

concernant les nuisances liées aux travaux de la ligne de tram
9.

Mme Leila Agic (PS).- Durant plusieurs jours, des travaux
d'urgence ont été réalisés par la STIB sur un chantier au niveau
de ligne de tram 9, entre Simonis et le Collège du Sacré-Cœur,
entraînant l'interruption du service mais surtout d'importantes
nuisances sonores pour les riverains de l'avenue du Panthéon à
Koekelberg.

Ces travaux, bien que techniquement autorisés en tant que
chantier de type A sur la plateforme Osiris, ont été menés en
soirée, parfois jusqu'à des heures tardives, et ce, sans que les
habitants concernés aient été informés clairement, en amont, sur
la durée ou la nature des nuisances.

Interpellée sur le sujet au conseil communal, la bourgmestre de
Koekelberg a confirmé plusieurs éléments préoccupants :

- la commune n'a pas été préalablement informée par la STIB,
malgré l'impact évident sur la vie locale ;

- les toutes-boîtes distribués par l'opérateur n'ont pas permis une
communication efficace ;

- les horaires dérogoires autorisant des travaux tardifs, bien que
légaux, soulèvent de sérieuses questions en matière de qualité de
vie et de santé publique ;

- Bruxelles Environnement n'a pas été impliquée, alors même
que des seuils de bruit ont vraisemblablement été dépassés.

Quelle est la procédure exacte prévue pour garantir une
information préalable, claire et efficace des riverains en cas de
chantier d'urgence ou de chantier nocturne sur les lignes de tram
ou de métro ?

Pourquoi les communes, premières concernées par les
répercussions locales, ne sont-elles pas systématiquement
informées et associées à la planification de ces chantiers ?

Allez-vous revoir le cadre réglementaire qui permet actuellement
des travaux tardifs sans encadrement spécifique, y compris dans
des zones densément habitées ?

Pourquoi n'a-t-il pas été décidé d'impliquer Bruxelles
Environnement dans l'évaluation et le suivi des nuisances
sonores induites par ce chantier ?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De MIVB voert al enkele jaren een inhaalprogramma uit om haar verouderde enkelsporen te renoveren. De volledige renovatie van de sporen in de Pantheonlaan is gepland voor 2028 en broodnodig, zoals de dringende reparatie aantoon. Sommige werken vinden 's nachts plaats om de dienstverlening niet te verstoren en goede werkomstandigheden te garanderen.

De MIVB doet haar best om de overlast te beperken en doeltreffend te communiceren. Voor de werken in Koekelberg verspreidde ze een brievenbusfolder voor dringende onderhoudswerken tussen 27 maart en 25 april, ook 's nachts. Doordat er scheuren waren ontstaan, was er echter een onverwachte spoedreparatie nodig.

Voor dringende werken heeft de MIVB standaardfolders die de onderhouds- en lasteams kunnen invullen en snel ronddelen. Voor geplande en niet-dringende werken krijgen omwonenden twee weken op voorhand een folder in de bus; voor grotere projecten is dat enkele maanden op voorhand. Daarnaast verspreidt de MIVB informatie via haar website, e-mail en whatsappgroepen.

De gemeenten worden automatisch op de hoogte gebracht via het Osirisplatform, ook van werken aan het spoor, waarvoor geen gemeentelijke vergunning vereist is. Leefmilieu Brussel wordt niet betrokken bij dit soort kleine dringende werken.

Met spoed werken is nooit leuk en vergt enige flexibiliteit van de gemeente.

1111 **Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).**- Dit voorval geeft stof tot nadenken over de informatie-uitwisseling tussen Brussel

Enfin, quelles mesures allez-vous prendre pour que ce type d'incident ne se reproduise pas, et que l'équilibre entre exigences techniques et respect des riverains soit mieux assuré à l'avenir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au fil des décennies, la STIB a accumulé un retard important dans la rénovation de ses infrastructures ferrées. Un programme de rattrapage est en cours depuis plusieurs années, avec pour objectif de rénover 15 kilomètres de voies simples par an. Cette démarche est essentielle pour garantir la sécurité des voyageurs, du personnel et des riverains, ainsi que pour assurer la continuité de l'exploitation. Dans ce cadre, la rénovation complète des voies de l'avenue du Panthéon est prévue pour 2028. Toutefois, l'intervention d'urgence récemment menée témoigne de la vétusté avancée de ces infrastructures.

Certains travaux doivent être réalisés de nuit pour ne pas perturber l'exploitation ou garantir de bonnes conditions de travail (absence de circulation, coupures de courant, etc.). La STIB veille à limiter au maximum la durée et les nuisances de ces interventions, et s'efforce de communiquer efficacement à ce sujet.

Pour l'intervention à Koekelberg, un toutes-boîtes a été distribué pour informer les riverains de travaux de maintenance urgents, y compris de nuit, entre le 27 mars et le 25 avril. Initialement, il ne s'agissait pas de travaux de recharge de voies, mais une vingtaine de fissures sont apparues sur environ 100 mètres. Une réparation d'urgence a dès lors été nécessaire, mobilisant des équipes de nuit.

Dans la mesure du possible, la STIB distribue des dépliants aux riverains, même en cas d'urgence. Pour cela, les équipes de maintenance ou de soudure disposent d'un modèle de dépliant qu'elles complètent et diffusent rapidement. Ce fut le cas pour l'avenue du Panthéon, où un toutes-boîtes a été distribué en amont par l'équipe de soudure.

Pour les chantiers planifiés et non urgents, des toutes-boîtes sont rédigés et distribués au moins deux semaines à l'avance. Pour les projets d'envergure, des brochures plus complètes sont transmises plusieurs mois avant le début des travaux. Un point de contact est désigné et les informations sont relayées sur le site de la STIB, par mail et sur les groupes WhatsApp d'information.

Enfin, comme pour tout chantier, les communes sont informées via la plateforme de coordination Osiris. Les chantiers de voies ferrées, bien que dispensés d'autorisation communale, font l'objet d'une notification automatique. Ce fut le cas pour l'intervention urgente sur l'avenue du Panthéon. Bruxelles Environnement n'intervient pas pour ce type de petit chantier de maintenance. Il n'est jamais confortable de devoir travailler dans l'urgence. La modification du calendrier des travaux a demandé une certaine flexibilité à la commune pour s'adapter.

Mme Leila Agic (PS).- Ce n'est pas la première fois que les communes déplorent le partage insuffisant d'informations entre Bruxelles Mobilité, la STIB et les communes. Lorsqu'un citoyen

Mobiliteit, de MIVB en de gemeenten. Burgers kloppen vaak als eerste bij de gemeente aan bij dit soort problemen in hun straat.

- Het incident is gesloten.

est confronté à un problème de ce genre dans sa rue, son premier réflexe est de s'adresser à un conseiller communal ou d'interpeller le bourgmestre ou l'échevin compétent. Dès lors, il y a selon moi une réflexion à mener à ce sujet, au-delà des informations que vous me communiquez aujourd'hui.

- L'incident est clos.

1115 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANGELINA CHAN**

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

1115 **betreffende de heraanleg van de Koningin Maria-Hendrikalaan.**

1117 **Mevrouw Angelina Chan (MR) (in het Frans).** - *In het weekend van 24 mei liet het gewest de Koningin Maria-Hendrikalaan in Vorst heraanleggen. Het wegdek werd vervangen, de verkeersdrempels verwijderd en er zijn nieuwe wegmarkeringen aangebracht. De parkeerplaatsen voor auto's naast de huizenrij zijn geschrapt ten behoeve van tweewielers.*

Al veertig jaar bestond er op de laan een evenwicht tussen auto's en fietsers. De nieuwe inrichting roept bij de omwonenden dan ook vragen op over veiligheid en bereikbaarheid, want hoewel er op de laan soms veel te snel wordt gereden, zijn de verkeersdrempels weggehaald. Er zijn bovendien te weinig zebrapaden.

Parkeren kan voortaan alleen aan het Park van Vorst, waardoor alle omwonenden de laan moeten oversteken om thuis of bij hun auto te raken. Een kwetsbare persoon voor zijn woning laten uitstappen kan niet langer zonder het fietspad te blokkeren, wat voor zowel fietsers als voetgangers gevaar oplevert.

QUESTION ORALE DE MME ANGELINA CHAN

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 réaménagement de l'avenue Reine Marie-Henriette.

Mme Angelina Chan (MR). - Le week-end du 24 au 25 mai dernier, la Région a procédé à un réaménagement express de l'avenue Reine Marie-Henriette à Forest, située entre le square Lainé et l'avenue Besme.

Ce réaménagement a consisté en un renouvellement du revêtement, une suppression des casse-vitesses existants, ainsi qu'une apposition de nouveaux marquages au sol. Par conséquent, de nombreuses places de stationnement ont été supprimées, notamment toutes celles situées devant les habitations, au profit d'un marquage exclusivement dédié aux deux-roues et du déplacement de places de stationnement le long du parc de Forest.

Historiquement, l'avenue Reine Marie-Henriette présentait depuis plus de quarante ans un équilibre fonctionnel entre stationnements automobiles et emplacements pour deux-roues, avec des marquages distincts, sans qu'un dysfonctionnement majeur ait été constaté.

Or, la nouvelle configuration soulève de vives inquiétudes chez les riverains, tant en matière de sécurité que d'accessibilité. En effet, l'avenue, sinueuse et en pente, est connue pour la vitesse excessive que certains véhicules y atteignent. Pourtant, les ralentisseurs, installés en réponse à ce problème, ont été retirés sans être remplacés.

Les passages pour piétons sont peu nombreux et trop éloignés les uns des autres pour permettre une traversée sécurisée pour les usagers dits vulnérables, comme les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes à mobilité réduite, les enfants, etc.

Désormais, le stationnement n'est autorisé que du côté du parc de Forest. Tous les usagers sont donc contraints de traverser l'avenue pour accéder aux habitations ou à leur véhicule, sans que des mesures suffisantes soient prévues pour assurer leur sécurité, notamment en cas de visibilité réduite dans les virages.

1119 *Overlegde u vooraf met de omwonenden en de gemeente?*

Liet u een effectenstudie uitvoeren naar de verkeersveiligheid, de verplaatsingen van voetgangers en fietsers en de toegankelijkheid voor kwetsbare personen?

Hoeveel parkeerplaatsen zijn verdwenen? Hoeveel laat u er compenseren?

Hoeveel kostte de heraanleg?

Laat u nieuwe verkeersremmers installeren of herziet u de spreiding van de parkeerplaatsen?

Komt er een evaluatie? Zo ja, op basis van welke indicatoren?

1121 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het wegdek van de Koningin Maria-Hendrikalaan was aan vervanging toe. Bij dergelijk onderhoud onderzoekt Brussel Mobiliteit altijd of het de veiligheid kan verbeteren met aangepaste wegmarkering.*

Er vond overleg met de gemeente plaats. Die bezorgde het geweest een formeel advies. De opmerkingen zijn zoveel mogelijk in het uiteindelijke plan verwerkt. De omwonenden kregen informatie in de bus over de aard en het tijdstip van de werken.

Brussel Mobiliteit voerde een studie uit naar de gevolgen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid, bewegwijzering enzovoort. Om de veiligheid te verbeteren werd een aantal parkeerplaatsen geschrapt. De kosten bedragen voor Brussel Mobiliteit 207.000 euro, waarvan 157.000 euro voor de asfaltering. Daarnaast worden er nog zogenaamde Berlijnse kussens geplaatst, die 5.000 euro kosten.

Brussel Mobiliteit controleert regelmatig de snelheid op belangrijke verkeersassen om verbeteringen door te voeren. Afhankelijk van de feedback kan het de politie verzoeken om flitspalen te installeren, maar dat is momenteel niet gepland.

Il devient impossible de déposer ou de prendre en charge une personne vulnérable devant son domicile sans bloquer la piste cyclable, ce qui représente un danger à la fois pour les cyclistes et les piétons.

Une concertation a-t-elle eu lieu avec les habitants et les autorités locales avant la mise en œuvre de ce réaménagement ?

Une étude d'impact a-t-elle été menée, en particulier concernant la sécurité routière, la circulation des piétons et des cyclistes, et l'accessibilité des personnes vulnérables ?

Combien de places de stationnement ont été supprimées, et quelles compensations de stationnement ont été prévues ?

Quel a été le coût de ce réaménagement express ?

Allez-vous réintroduire certains dispositifs de ralentissement ou de sécurité, tels que des casse-vitesse, ou revoir la répartition du stationnement afin de répondre aux besoins concrets des riverains tout en assurant la sécurité de tous les usagers ?

Des évaluations sont-elles prévues pour mesurer l'impact réel de cette nouvelle configuration sur la sécurité et la qualité de vie des habitants ? Si oui, selon quels indicateurs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'avenue Reine Marie-Henriette nécessitait un réasphaltage en raison de sa vétusté. Lors de ce type d'entretien, Bruxelles Mobilité effectue toujours une analyse d'opportunité en vue d'améliorer les marquages au profit de la sécurité routière. Ce genre de projet s'inscrit donc dans une logique d'optimisation des interventions d'entretien courant. Lorsqu'un réasphaltage est planifié, nous saisissons l'occasion d'y améliorer le marquage au sol en maîtrisant les coûts, sans qu'il ne soit procédé à d'importantes modifications de l'espace public.

Une concertation approfondie a bien eu lieu avec les autorités locales, en l'occurrence la commune concernée. Plusieurs échanges ont été organisés au cours de l'année 2024 afin d'affiner le projet. Un avis formel de la commune a été transmis à la Région et les équipes techniques se sont assurées d'intégrer au maximum les remarques émises dans la version finale du réaménagement. De plus, un toutes-boîtes a été distribué aux riverains directement concernés en vue de les informer en amont de la nature et du calendrier des interventions.

Une étude complète tenant compte des conséquences en matière de mobilité, de sécurité routière, de signalisation, etc., a été réalisée au sein des différents services responsables de Bruxelles Mobilité. Les plans ont ensuite été validés en interne.

Des places de stationnement ont été supprimées, ainsi que deux emplacements devant des garages, et ce, pour des raisons de sécurisation (vitesse, visibilité des feux de signalisation et continuité cyclable). Les coûts pour Bruxelles Mobilité s'élèvent à 207.000 euros, dont 157.000 euros d'asphaltage. Des coussins

1123 **Mevrouw Angelina Chan (MR)** *(in het Frans).*- Veel omwonenden werden nooit geïnformeerd of bij het overleg betrokken. Dat wijst op een gebrek aan transparantie en communicatie. Bij dergelijke wijzigingen moet overleg centraal staan, zodat er met de bezorgdheden rekening kan worden gehouden en de wijzigingen kunnen worden toegelicht.

Wat de toegankelijkheid voor kwetsbare personen betreft, is uw antwoord ontoereikend. Auto's rijden te snel in de Maria-Hendrikalaan om hen veilig te laten oversteken, zeker omdat de zebrapaden te ver van de woningen liggen.

U beweert dat u voetgangers en fietsers wilt beschermen, maar u maakte de situatie net minder comfortabel en onveiliger voor hen. Zo zet u inwoners tegen elkaar op.

- Het incident is gesloten.

1127 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1127 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1127 **betreffende de toegankelijkheid van het CARA voor ouderen.**

1129 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) speelt een belangrijke rol bij het beoordelen van de rijgeschiktheid van mensen van wie de functionele vaardigheden zijn aangetast door ouderdom, ziekte of een ongeval.

berlinois seront également placés pour un montant de 5.000 euros.

Concernant les aspects sécuritaires, Bruxelles Mobilité relève régulièrement les vitesses sur les axes principaux de la Région afin de déterminer les points noirs, mais aussi les améliorations. En fonction des retours sur ce projet, Bruxelles Mobilité pourrait demander à la police d'installer des radars, mais rien n'est prévu à ce stade.

Mme Angelina Chan (MR).- Dans les politiques de mobilité, je suis préoccupée par la tendance aux réaménagements rapides, parfois improvisés, sans concertation suffisante avec les habitants et sans prise en considération des réalités locales.

Vous avez mentionné un processus de consultation, mais de nombreux riverains affirment n'en avoir jamais été informés et ne pas y avoir été associés. Cela révèle un problème de transparence et de communication et cela nuit à l'esprit de concertation qui devrait présider à tout changement, à la fois pour entendre les préoccupations des citoyens et pour leur expliquer les motivations des transformations envisagées.

Concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, votre réponse est insuffisante. Un pédiatre exerce dans cette avenue et les enfants doivent la traverser. Il est en outre difficile de se garer sur l'avenue Besme et sur l'avenue Gabriel Fauré. La vitesse des voitures ne permet pas aux personnes âgées et handicapées de traverser en toute sécurité, les passages pour piétons étant trop éloignés des habitations.

J'observe une contradiction dans votre politique ; sous couvert d'une meilleure mobilité, vous créez davantage d'inconfort et d'insécurité, y compris pour les cyclistes et les piétons, que vous entendez pourtant protéger. C'est une approche purement dogmatique qui, en prétextant la recherche de la mobilité intelligente et douce, crispe et dresse les citoyens les uns contre les autres.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant l'accessibilité du centre CARA pour les seniors.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Permettez-moi d'aborder aujourd'hui une question sensible, mais cruciale, à l'intersection du bien vieillir, de l'autonomie et de la sécurité routière. Le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) joue un rôle essentiel dans l'évaluation

Voor veel senioren is hun auto niet alleen een vervoermiddel, maar ook een symbool van zelfstandigheid, vrijheid en sociale contacten. Senioren die vrijwillig besluiten om hun rijvaardigheid te laten beoordelen, verdienen dus alle steun. De procedures zijn evenwel streng en traag. Senioren moeten een vragenlijst laten invullen door een arts en het kan maanden duren voordat ze een afspraak bij het CARA te pakken krijgen.

Hoelang duurt het om een eerste afspraak te krijgen bij het CARA? Zijn die termijnen volgens u redelijk, gezien het potentiële gevaar van een laattijdige diagnose? Wat stelt u voor om de reactiesnelheid van het centrum te verbeteren?

Hoeveel personen test het centrum maandelijks? Zou het nog meer mensen kunnen ontvangen?

Overweegt u om een vereenvoudigde procedure in te voeren voor ouderen die zich willen laten testen?

Wordt er een algemene evaluatie van de werking van het CARA uitgevoerd of is die aan de gang?

de l'aptitude à la conduite des personnes dont les capacités fonctionnelles sont altérées par l'âge, la maladie ou un accident.

Sa mission aussi noble qu'exigeante consiste à permettre à chacun de continuer à se déplacer en toute sécurité, pour soi comme pour les autres, malgré des limitations fonctionnelles éventuelles.

Il est souvent difficile, sur le plan humain, de faire accepter à une personne âgée l'idée de devoir renoncer à son droit de conduire. Pour de nombreux seniors, la voiture incarne bien plus qu'un moyen de transport et est également un symbole d'autonomie, de liberté ou encore de lien social.

C'est pourquoi, lorsqu'une personne âgée, dans une démarche volontaire et responsable, accepte de se soumettre à une évaluation de ses aptitudes de conduite, cette décision mérite d'être soutenue et facilitée.

Or, dans la pratique, les seniors se heurtent à une procédure perçue comme rigide, lente et difficilement accessible : prescription médicale obligatoire, questionnaire à faire remplir par un médecin et délai pouvant aller jusqu'à plusieurs mois avant un premier rendez-vous au CARA. Un tel laps de temps risque, hélas, de décourager ces personnes et de les faire renoncer à leur démarche initiale.

Il va sans dire que ces procédures sont là pour protéger, mais cette situation soulève une interrogation de fond : le CARA est-il suffisamment accessible et réactif aujourd'hui pour évaluer la capacité de conduire dans des délais raisonnables, sans qu'il soit nécessaire d'attendre un signal médical extérieur, dès lors que la demande vient du citoyen lui-même ?

Quels sont les délais entre la demande et le premier rendez-vous pour la réalisation des tests d'aptitude à la conduite au sein du CARA ? Ces délais sont-ils, selon vous, raisonnables, compte tenu de la dangerosité potentielle d'un diagnostic tardif ? Que proposez-vous pour améliorer la réactivité du centre ?

Combien de personnes le centre teste-t-il chaque mois et pourrait-il en recevoir davantage ?

Avez-vous envisagé de lancer un parcours allégé pour les personnes âgées désireuses de se faire tester ? Ces personnes pourraient, par exemple, être dispensées de prescription médicale ou se voir proposer un test de réflexes ou de perception des risques.

Allez-vous expérimenter un projet pilote de ce type, en lien avec les compagnies d'assurances ou les communes, afin de répondre à ce besoin citoyen ?

De manière plus générale, une évaluation globale du fonctionnement du CARA a-t-elle été menée ou est-elle en cours, notamment pour ce qui concerne l'efficacité de son accueil, la

1131 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing (CARA) beoordeelt inderdaad of mensen veilig kunnen blijven rijden.

Brussel Mobiliteit schat dat er ongeveer drie maanden zitten tussen het ogenblik waarop het CARA het volledige dossier ontvangt en de eerste afspraak. In 2024 heeft het centrum 493 dossiers zonder structurele vertraging behandeld. De capaciteit van het centrum lijkt voldoende en een uitbreiding ervan, bijvoorbeeld om de wachttijd te verkorten, zou leiden tot overcapaciteit.

Voor senioren heeft Vias Institute de website www.senior-test.be gecreëerd, waar zij zichzelf kunnen beoordelen en indien nodig worden doorverwezen naar hun huisarts.

Een bezoek aan een arts wordt als een lastige stap beschouwd, maar zo kunnen de risico's beter worden ingeschat. Controles zonder medische follow-up zouden de betrokkenen een vals gevoel van veiligheid kunnen geven.

1137 *Het CARA stelt elk jaar een verslag op voor Brussel Mobiliteit. Het tracht de werking te verbeteren op basis van regelmatige evaluatievergaderingen met zijn partners en de feedback van de kandidaten.*

1139 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Het is bijzonder positief dat Vias een website heeft opgezet waar personen zelf hun rijvaardigheid kunnen testen.

U lijkt een termijn van drie maanden voor een afspraak bij het CARA redelijk te vinden, maar mensen die twijfelen aan hun rijvaardigheid na een ongeval of onoplettendheid, willen zo snel mogelijk uitsluitel krijgen. De opvolging door een arts is inderdaad wenselijk, maar het lijkt mij toch nuttig om korter op de bal te spelen.

simplicité de ses procédures et la rapidité de ses délais ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats et conclusions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) intervient dans l'évaluation des aptitudes à la conduite dans des situations où les capacités fonctionnelles peuvent être altérées, notamment en raison de l'âge, d'une pathologie ou d'un accident. Ainsi, en s'assurant qu'ils sont capables de le faire en toute sécurité, il permet aux seniors qui le désirent de continuer à conduire une voiture.

Bruxelles Mobilité estime qu'il faut environ trois mois entre la réception d'un dossier complet par le CARA et la première consultation dans ses bureaux. En 2024, le centre a traité 493 dossiers sans retard structurel. La capacité du centre semble satisfaisante et l'augmenter, par exemple pour faire baisser le délai d'attente, mènerait à un surdimensionnement. Cette opération serait toutefois possible moyennant un financement complémentaire, mais c'est une décision qui relève du futur gouvernement de plein exercice.

Concernant les seniors, l'Institut Vias, qui héberge le CARA, a mis en ligne le site www.senior-test.be, qui leur permet de s'autoévaluer et les redirige, au besoin, vers leur médecin traitant. Je comprends les questions que vous posez à ce sujet. Mme Maison évoque d'ailleurs régulièrement ce thème.

L'autoévaluation à l'aide du site www.senior-test.be aura, selon moi, plus d'effet qu'un assouplissement des règles d'admission au CARA. Certes, le passage chez le médecin est perçu comme une démarche compliquée, mais cela permet aussi de mieux définir les risques à contrôler. Effectuer des contrôles à la carte, sans suivi médical, risquerait de donner une assurance trompeuse aux personnes concernées. Il s'agit de trouver le bon équilibre entre les différentes approches.

Enfin, pour suivre les prestations du CARA, un rapport annuel est rédigé chaque année à l'attention de Bruxelles Mobilité, selon les modèles définis. Le CARA veille en outre à l'amélioration de son fonctionnement grâce à des réunions d'évaluation régulières avec ses partenaires, comme l'UCLouvain Saint-Louis Bruxelles, ainsi que par l'analyse des retours reçus de la part des candidats.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Que Vias ait pu réaliser un site sur lequel la personne qui s'interroge quant à son aptitude à la conduite peut elle-même obtenir des informations qui peuvent l'aiguiller vers un médecin me semble très positif.

Néanmoins, vous avez l'air d'estimer raisonnable un délai de trois mois entre la demande et le rendez-vous au CARA. Mais l'est-ce véritablement ? En effet, les personnes amenées à remettre en question leur aptitude à conduire le font souvent à la suite d'un éventuel problème d'inattention ou d'un accident, ce qui implique un souhait de prise en charge la plus rapide possible.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

- Het incident is gesloten.

Concernant votre explication sur le suivi par un médecin, une telle intervention améliore certainement la situation. Malgré tout, je pense qu'aller au plus près de la demande en allégeant le parcours serait vraiment utile. Je propose donc de revenir sur ce sujet dans les mois qui viennent pour tenter d'offrir le meilleur service aux seniors, de façon à allier humanité et efficacité, afin de garantir à la fois l'autonomie des personnes âgées et la sécurité routière.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de toename van verbale agressie tegen het personeel van de MIVB.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Uit het jaarverslag van de MIVB blijkt een zorgwekkende stijging van het aantal gevallen van verbaal geweld tegen het personeel. In 2024 waren er 848 dossiers, dat zijn er ongeveer 50 meer dan in 2023 en bijna 200 meer dan in 2021. Het aantal fysieke agressiegevallen blijft stabiel. Door de toename van het aantal agressiegevallen lijkt het huidige preventiebeleid (slachtofferhulp, begeleiding ter plaatse, psychologische bijstand en de mogelijkheid om zich burgerlijke partij te stellen) niet te volstaan.

Welke maatregelen heeft de gewestregering genomen om verbaal geweld in het Brusselse openbaar vervoer te bestrijden en de veiligheid van de gebruikers en het personeel te waarborgen?

Hebben de ordediensten, de MIVB en de gewestelijke overheid samen een plan opgesteld met het oog op zichtbare preventieve aanwezigheid in de stations en in de voertuigen?

Worden daders van verbaal geweld systematisch vervolgd? Zal de psychologische en juridische bijstand aan het personeel worden opgevoerd?

QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI

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

concernant la hausse des agressions verbales envers le personnel de la STIB.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- À l'occasion de la présentation de son rapport annuel, la STIB a révélé une augmentation préoccupante du nombre d'agressions verbales à l'encontre de son personnel. En 2024, 848 dossiers ont été ouverts pour ce motif, soit une cinquantaine de plus qu'en 2023 et près de 200 de plus par rapport à 2021. Cette tendance contraste avec une très légère baisse des agressions physiques, qui restent stables dans l'ensemble.

Ces violences verbales visent notamment les conducteurs, les contrôleurs et les guichetiers. Il existe certes des dispositifs de soutien aux victimes comme l'accompagnement sur les lieux, le soutien psychologique et la constitution de partie civile, mais cette hausse continue des agressions soulève des questions sur l'efficacité des politiques de prévention actuelles.

Dans un contexte où le réseau de la STIB connaît une hausse de fréquentation, dépassant les 401 millions de trajets par an, il est essentiel que les agents de première ligne bénéficient d'un environnement de travail sécurisé et respectueux. Leur mission de service public ne saurait justifier une exposition constante à la violence.

Quelles actions spécifiques le gouvernement régional a-t-il prises afin de lutter efficacement contre les agressions verbales dans les transports en commun bruxellois et garantir la sécurité des usagers et du personnel ?

Existe-t-il un plan coordonné entre les forces de l'ordre, la STIB et les autorités régionales afin d'assurer une présence préventive plus visible dans les stations et à bord des véhicules ?

¹¹⁵¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Verbaal en fysiek geweld tegen het personeel van het openbaar vervoer is onaanvaardbaar. De heer Rittweger de Moor en mevrouw d'Ursel hebben mij onlangs nog parlementaire vragen gesteld over het thema.*

De MIVB neemt tal van veiligheidsmaatregelen. Ze heeft 40 extra veiligheidsagenten in dienst genomen. Het netwerk is uitgerust met 16.000 vaste en mobiele camera's en de samenwerking met de lokale en federale politie werd opgevoerd.

De MIVB werkt ook samen met verenigingen voor de opvang van daklozen en drugsverslaafden. Zo zijn er de projecten Sublink en Link Up, gesubsidieerd door Brussel Mobiliteit. Daarnaast werd de dienst Include opgericht voor de begeleiding van daklozen op het MIVB-netwerk.

Het personeel kreeg een opleiding over omgaan met agressie. Als het met geweld te maken krijgt, kan het een beroep doen op interne en externe hulp. De MIVB organiseert regelmatig bewustmakingscampagnes over respect op het netwerk of de preventie van agressie.

De MIVB volgt alle incidenten op de voet, meldt de problemen aan de politie en de bevoegde overheid en werkt mee aan de identificatie en vervolging van de daders.

De MIVB heeft meer personeel ingezet en middelen uitgetrokken, onder meer voor extra veiligheidsteams.

Quelles mesures avez-vous adoptées pour vous assurer que les auteurs d'agressions verbales soient systématiquement identifiés et fassent l'objet de poursuites et de sanctions adéquates ?

Le gouvernement a-t-il envisagé de renforcer les moyens humains et financiers consacrés à l'accompagnement psychologique et juridique du personnel de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les agressions verbales et physiques envers le personnel des transports publics sont inacceptables. Ces femmes et ces hommes veillent au quotidien à offrir un service à la population et ne devraient pas être confrontés à de tels actes dans l'exercice de leur fonction. La STIB met en place de nombreuses mesures pour assurer la sécurité sur son réseau, tant pour les voyageurs et le personnel que pour les infrastructures.

Ces mesures ont fait l'objet de nombreuses questions parlementaires, dont les plus récentes datent de mai dernier. On peut citer la question écrite 138 de M. Rittweger sur les agressions subies par les agents de la STIB et la question orale de Mme d'Ursel sur la violence et le vandalisme sur le réseau de la STIB. Il est toujours intéressant de faire un lien avec les réponses apportées.

Les mesures prises par la STIB sont les suivantes. L'engagement de 40 agents de sécurité supplémentaires a permis l'augmentation du personnel de sécurité sur le terrain. Le réseau de surveillance est composé de 16.000 caméras fixes et embarquées. La collaboration avec les polices locale et fédérale est renforcée. Des échanges réguliers ont lieu sur les problématiques rencontrées et des opérations communes sont organisées.

Des collaborations existent avec les associations spécialisées dans la prise en charge des personnes en errance et sous influence. Bruxelles Mobilité subventionne par exemple des projets comme Sublink et Link Up. Le service Include a été mis en place pour accompagner les personnes en errance sur le réseau, en collaboration avec le secteur associatif.

Le personnel est formé pour réagir et se protéger face à l'agressivité. En cas d'agression, il peut faire appel à l'accompagnement de conseillers sociaux et à une aide psychologique externe. Des campagnes invitent les victimes et les témoins à réagir.

La STIB organise régulièrement des campagnes de sensibilisation, pour appeler au respect et à la convivialité sur le réseau ou pour dénoncer les agressions dont sont victimes ses agents, l'objectif étant de diminuer les faits d'agression sur le réseau. Ces faits ne sont toutefois pas propres aux transports publics et doivent dès lors faire l'objet d'une prise en charge plus large par tous les acteurs compétents. La STIB suit tous les incidents de près et fait remonter les problèmes aux forces de l'ordre et autorités compétentes lors des nombreux échanges entre les différentes parties. Elle collabore aussi avec les forces

1153 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Uw antwoord stelt me gerust.

- Het incident is gesloten.

1157 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE RAETS**

1157 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1157 **betreffende de kennis van de Wegcode en verkeersregels van de Brusselse weggebruikers en in het bijzonder de zwakke weggebruikers, zoals bijvoorbeeld de bestuurders van steps.**

1159 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Volgens Vias Institute vonden er in 2024 in heel België 1.825 ongevallen met steps plaats waarbij gewonden of doden vielen. Dat komt neer op een gemiddelde van 5 per dag en een stijging met 13% ten opzichte van 2023. In het Brussels Gewest ging het om 541 ongevallen met letsel, en dat is waarschijnlijk een onderschatting.

Nochtans werden er in 2022 striktere regels voor elektrische steps ingevoerd, waaronder een minimumleeftijd van 16 jaar en een maximumsnelheid van 25 km/u. Uit een enquête van Vias blijkt evenwel dat nog steeds een groot aantal gebruikers de belangrijkste regels rond e-steps niet kent. Zo weet 44% niet dat je minstens 16 jaar moet zijn om een elektrische step te besturen en 35% weet niet dat het verboden is om met twee personen op een step te rijden, iets wat we helaas in de realiteit maar al te vaak zien gebeuren.

Iedereen die zich op de openbare weg begeeft, wordt verondersteld de verkeersregels en de Wegcode te kennen. In de praktijk blijkt dat echter volstrekt niet het geval. Velen trekken zich niets aan van de meest elementaire verkeersregels. Veel stepgebruikers slalommen kriskras door het verkeer, negeren verkeerslichten en rijden te snel en onaangepast, waardoor ze zichzelf en andere weggebruikers in gevaar brengen. Het drukke stepverkeer en het nonchalante, roekeloze en soms ronduit gevaarlijke gedrag van veel stepgebruikers wekt veel irritatie en agressie op bij de andere weggebruikers.

Autobestuurders beschikken over een rijbewijs waarvoor ze een examen hebben moeten afleggen. Bestuurders van elektrische

de l'ordre pour l'identification et la poursuite des auteurs d'actes de violence.

Les moyens humains et financiers ont récemment été renforcés avec la mise en place de plusieurs équipes, mais cette question reste un enjeu important.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Les dispositifs que vous mettez en place afin de faire face à l'augmentation des agressions verbales à l'encontre des agents de la STIB me rassurent. Malheureusement, ce n'est pas à vous que revient la responsabilité d'éduquer les gens.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME MARTINE RAETS

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

concernant la connaissance du Code de la route et des règles de circulation par les usagers de la route bruxellois, en particulier les usagers vulnérables, par exemple les utilisateurs de trottinettes.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- Selon l'Institut Vias, le nombre d'accidents impliquant une trottinette a augmenté de 13 % entre 2023 et 2024.

En 2022, des règles plus strictes ont été instaurées pour les trottinettes électriques. Cependant, une enquête de Vias indique qu'elles sont ignorées d'un grand nombre d'utilisateurs.

Toute personne circulant sur la voie publique est censée connaître le Code de la route et les règles de circulation. Dans la pratique, beaucoup ne respectent pas les règles les plus élémentaires, mettant ainsi leur vie et celle des autres usagers de la route en danger, ce qui entraîne beaucoup d'irritation et d'agressivité.

Contrairement aux conducteurs de voitures, les utilisateurs de trottinettes et de vélos électriques ne doivent pas être titulaires d'un permis de conduire.

Une courte formation d'un jour ou de quelques heures pourrait-elle être instaurée à destination des utilisateurs de trottinettes électriques ?

Les jeunes abordent-ils les thèmes de la sécurité routière à l'école ?

Serait-il possible d'imposer le suivi de cette formation ?

steps en fietsers daarentegen mogen zich zonder rijbewijs in het verkeer begeven.

Is het mogelijk om een korte opleiding van enkele uren of een dag in te voeren voor e-stepgebruikers, onder wie veel jongeren, waarin de basisregels van het verkeer, de Wegcode en het correcte gebruik van de steps worden uitgelegd? Komen die thema's aan bod op school? Zoniet, is dat een optie? Het zou de verkeersveiligheid alvast ten goede komen.

Is het mogelijk om het gebruik van e-steps in het verkeer te koppelen aan een verplicht attest als bewijs dat die opleiding werd gevolgd?

Hoe staat u tegenover de invoering van een identificatie van elektrische steps, bijvoorbeeld met een nummerplaat of kentekenbewijs? Zo kunnen de steps bij ongevallen en diefstal gemakkelijk geïdentificeerd worden. Hoe zit dat bij fietsen?

¹¹⁶¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Sinds verkeersveiligheid een gewestbevoegdheid is, heeft het gewest initiatieven genomen om weggebruikers te herinneren aan de regels in de Wegcode en aan wat goed gedrag op de weg is, ongeacht of ze een rijbewijs hebben of niet.

Ook tijdens de voorbije regeerperiode heb ik daarop ingezet. In de basisschool krijgen kinderen de mogelijkheid om een fietsbrevet te behalen. Het gaat om een cursus met een theoretisch en een praktisch gedeelte. Op de middelbare school kunnen ze dan weer het multimodale brevet behalen. Dat kan na een uitgebreidere opleiding, die leidt tot meer bewustwording over de gevaren op de weg. Daarnaast zette Brussel Mobiliteit een bewustmakingsproject op voor de instellingen voor hoger onderwijs.

Al die opleidingen komen boven op de campagnes, bijvoorbeeld over drugsgebruik of gericht op een bepaalde categorie weggebruikers. Een voorbeeld van die laatste is de campagne 'Let op je stappen bij het steppen!', die gericht was op stepgebruikers. Zij kregen de kans om hun kennis online te testen.

Het doel van de informatie is burgers bewust te maken van de regels en de risico's van bepaald gedrag. De meerderheid weet bijvoorbeeld wel dat rijden onder invloed van alcohol of drugs wettelijk verboden is, maar velen zijn zich niet bewust van de risico's van dergelijk gedrag. Het is belangrijk dat ze dat inzien.

Los van de campagnes zijn er ook gemediatiseerde kwesties, zoals het ongeval van Tom Waes, die een grote maatschappelijke impact hebben. Er wacht ons een grote maatschappelijke uitdaging om uit te leggen dat wettelijke verboden of snelheidsbeperkingen er niet zijn om mensen het plezier van snel rijden te misgunnen, maar wel om hen te behoeden voor onveilig rijgedrag. Het blijft dan ook belangrijk om de risico's in kaart te brengen.

Que pensez-vous d'identifier les trottinettes électriques, par exemple par une plaque d'immatriculation ? Qu'en est-il des vélos ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - Depuis la régionalisation de la sécurité routière, la Région a pris plusieurs initiatives rappelant les règles de circulation.

Lors de la précédente législature, nous avons instauré des formations pour les élèves de l'enseignement primaire et secondaire. Un projet de sensibilisation pour les établissements de l'enseignement supérieur a été mis en place par Bruxelles Mobilité.

Outre ces formations, des campagnes sont également menées, ciblant certaines catégories d'usagers de la route.

L'objectif est de sensibiliser les citoyens aux règles, mais aussi aux risques liés à certains comportements.

Indépendamment des campagnes, certains événements médiatisés ont un impact sociétal considérable. Les interdictions légales et les limitations de vitesse n'ont pas pour but de priver les gens du plaisir de rouler vite, mais bien de les protéger contre les comportements dangereux au volant.

1163 U suggereert een opleiding voor stepgebruikers voordat ze zich in het verkeer begeven. Wat de gebruikers van elektrische deelsteps betreft, blijkt uit een enquête van Brussel Mobilité dat 85% van hen een rijbewijs heeft. Het attest dat u voorstelt, zit daar grotendeels al in. We mogen ervan uitgaan dat die gebruikers de regels van de Wegcode in grote lijnen kennen.

Er is echter altijd een minderheid van gebruikers die de wet en de voorschriften in verband met voorzichtig rijgedrag wel kennen, maar er toch voor kiezen ze te negeren. Daarom blijven we inzetten op bewustmaking en tegelijk ook op handhaving. Politie en rechtbank kunnen ingrijpen, maar dat valt buiten de bevoegdheid van de gewesten, net als de vraag of steps wel of niet geregistreerd moeten worden, wat een zaak is voor de federale overheid. De overheden van dit land zouden meer moeten samenwerken om vooruitgang te boeken.

Het probleem van niet-conforme steps houden we nauwlettend in het oog, al valt dat evenzeer onder de bevoegdheid van de federale overheid. We hebben het thema gisteren nog aangekaart op een interministeriële conferentie.

Tot slot is het goed om vast te stellen dat het aantal ongevallen met steps in verhouding tot het aantal gebruikers lijkt te dalen. Het risico wordt dus kleiner, maar er is nog een lange weg te gaan om de verkeersveiligheid in het gewest te vergroten. Het is onaanvaardbaar dat stepgebruikers zichzelf of anderen door roekeloos gedrag in gevaar brengen.

1165 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Het verheugt me dat er in scholen en door Brussel Mobilité aan preventie wordt gedaan, en dat problemen als dronken rijden worden aangepakt. Ik wil echter vooral het zeer gevaarlijke en roekeloze gedrag van een aantal zwakke weggebruikers, onder wie bestuurders van steps, aanklagen.

U zegt dat uit een enquête van Brussel Mobilité blijkt dat 85% van de stepgebruikers een rijbewijs heeft. Kunt u mij de resultaten van die enquête bezorgen, evenals de precieze criteria waarop de enquête gebaseerd is? Ik zie ook veel jongeren van 16 à 18 jaar, die dus nog geen rijbewijs hebben, zich met steps verplaatsen. Ik zou graag weten waar het hoge cijfer van 85% vandaan komt.

Het verheugt me eveneens dat u de registratie en identificatie van steps hebt besproken op een vergadering van de interministeriële conferentie. Het gaat weliswaar om een federale bevoegdheid, maar we moeten dat idee toch onderzoeken. Nu veroorzaken sommige stepgebruikers een ongeval of valt hun step op een wagen nadat ze die geparkeerd hebben. Dan is het zeer moeilijk om te achterhalen wie verantwoordelijk is en om een schuldige aan te wijzen voor de verzekering. Er is natuurlijk een verschil tussen gebruikers van deelsteps, die eigendom zijn van een firma, en privégebruikers. Hoe zal men gebruikers van deelsteps identificeren?

1167 Het is belangrijk om op termijn iets aan het probleem te doen, zodat wie inbreuken pleegt, daar ook op wordt afgerekend en

Concernant l'idée d'une formation obligatoire, il ressort d'une enquête de Bruxelles Mobilité que 85 % des utilisateurs de trottinettes partagées ont un permis de conduire. Ils devraient donc connaître le Code de la route.

Pour ceux qui choisissent d'ignorer les règles, nous misons sur la sensibilisation et le contrôle. Les actions de la police et des tribunaux ainsi que l'enregistrement éventuel des trottinettes relèvent de l'État fédéral. Les autorités de ce pays devraient davantage collaborer.

Le problème des trottinettes non conformes est également une compétence fédérale, mais nous en avons parlé lors d'une conférence interministérielle.

Enfin, il est à noter que le nombre d'accidents impliquant une trottinette par rapport au nombre d'utilisateurs semble diminuer.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- Je salue les actions de prévention qui sont menées, mais je tiens à dénoncer le comportement dangereux de certains usagers, notamment des conducteurs de trottinettes.

Pouvez-vous me donner les résultats de l'enquête réalisée par Bruxelles Mobilité ? D'où vient ce chiffre de 85 % ? Les nombreux jeunes que je vois à trottinette n'ont pas encore le permis de conduire.

Je me réjouis que vous ayez discuté de l'enregistrement des trottinettes en conférence interministérielle. Comment identifiera-t-on les utilisateurs de trottinettes partagées ?

Les auteurs d'infractions doivent en effet être punis. Dans les milieux criminels, de plus en plus de jeunes utilisent aussi des

de straffeloosheid niet blijft bestaan. Ook in criminele milieus gebruiken almaar meer jongeren bij drugsgebruik en dealen steps om zich snel uit de voeten te kunnen maken. We moeten die evolutie in de gaten houden en op de interministeriële conferentie bekijken of er toch niet voor een soort identificatie kan worden gezorgd.

(Mevrouw Angelina Chan, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

- Het incident is gesloten.

trotinettes pour se déplacer rapidement. Nous devons suivre cette évolution de près.

(Mme Angelina Chan, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de toegankelijkheid van de Jubelparksite.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Met de feestelijkheden ter gelegenheid van de tweehonderdste verjaardag van België in het vooruitzicht komen heel wat projecten samen op de Jubelparksite. Een ervan is de studie van perspective.brussels over de tunneluitgang en de herwaardering van het park en zijn omgeving. De multimodale toegankelijkheid van het park laat immers nog te wensen over, zeker voor groepen.

Welke maatregelen heeft uw kabinet onderzocht om de toegang tot het Jubelpark te vergemakkelijken voor zowel zwaar als licht openbaar vervoer?

Komt er een beveiligde en toegankelijke kiss-and-ridezone voor touringcars? Zo ja, wanneer? Zo niet, waarom niet?

Wordt de naam 'Jubelpark' toegevoegd aan die van het metrostation Merode? Heeft het gewest een uniforme bewegwijzering uitgewerkt voor voetgangers en reizigers van de MIVB en de NMBS, die het Jubelpark in de verf zet als culturele trekpleister?

Hoe zult u samen met de andere betrokkenen een coherente en erfgoedvriendelijke voetgangersverbinding tussen de verschillende delen van het park bevorderen, zoals aanbevolen door de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen?

Is er ten slotte overleg gepland met de musea, buurtbewoners, scholen en senioren over de toekomstplannen voor de site?

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant l'accessibilité du site du Cinquantenaire.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À l'approche des festivités du bicentenaire de la Belgique, de nombreux projets convergent sur le site du Cinquantenaire. L'étude de perspective.brussels relative à la trémie Kennedy et la revalorisation du parc et de ses abords font partie du processus. L'accessibilité multimodale du site reste en effet aujourd'hui un frein important à sa valorisation, en particulier pour les groupes scolaires, touristiques et culturels.

Une série de demandes émergent de la société civile et du monde muséal :

- l'ouverture d'un accès direct pour les autocars et bus touristiques, au minimum un dépose-minute, éventuellement assorti d'un parking à proximité directe des entrées du musée, afin de mieux accueillir les groupes ;

- la création d'un espace « Kiss and Ride » accessible et sécurisé ;

- l'ajout du Cinquantenaire au nom de la station de métro Mérode, pour accroître la visibilité du site auprès du public ;

- l'amélioration de la connexion piétonne entre les différents pôles du parc (Joyeuse Entrée, arcades, musées et espaces verts) en cohérence avec les avis de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS), qui appelle à une vision globale et respectueuse du patrimoine.

Ces éléments s'intègrent dans une réflexion plus large en faveur d'une mobilité fluide, intermodale et pragmatique, valorisant les grands espaces publics bruxellois.

Quelles mesures votre cabinet a-t-il étudiées pour faciliter l'accès au site du Cinquantenaire en transports en commun lourds et légers, notamment pour les groupes ?

Un projet de « Kiss and Ride » ou de zone dépose-minute pour autocars est-il à l'étude ? Dans l'affirmative, dans quel délai se ferait-il et quels acteurs sont consultés ? Si non, pour quelles raisons ?

L'ajout du Cinquantenaire au nom de la station de métro Merode est-il prévu en concertation avec la STIB et les partenaires fédéraux compétents ? La Région a-t-elle imaginé une signalétique touristique unifiée pour les usagers de la STIB et de la SNCB ainsi que les piétons pour mettre en valeur l'identité du Cinquantenaire comme pôle culturel majeur ? Dans la négative, pourquoi ?

Comment garantirez-vous une approche transversale et coordonnée avec les autres acteurs du dossier (Beliris, Régie des bâtiments, urban.brussels, Bruxelles Environnement, STIB et Horizon 50-200) qui favorise une accessibilité cohérente et respectueuse du patrimoine, comme recommandé par la CRMS ?

Enfin, une concertation est-elle prévue avec les responsables et les usagers, notamment les musées, les riverains, les écoles et les seniors, concernant les futurs aménagements du site ?

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Jubelpark met zijn Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis - recent omgedoopt tot Museums in the Park - wordt inderdaad omringd door gewestwegen en doorkruist door tunnels. Het park zelf valt onder het beheer van Leefmilieu Brussel, terwijl de Regie der Gebouwen de toegang tot de musea beheert.*

Beliris werd belast met de coördinatie van de verschillende projecten voor de renovatie van het Jubelpark. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) wordt wel degelijk geraadpleegd en de Regie der Gebouwen heeft ook een mobiliteitsplan opgesteld in samenwerking met Beliris, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel. Op verzoek van de KCML werden er parkeerplaatsen geschrapt.

De mobiliteitsvoorwaarden zijn opgenomen in de milieuvergunning voor de site. Gemotoriseerde toegang tot de musea is mogelijk via de Nerviërsaan en is enkel toegestaan voor taxi's, personen met een beperkte mobiliteit, touringcars en leveringen. Er zijn overigens geen plannen voor een kiss-and-ride voor touringcars, aangezien er al een stopplaats voor bussen is.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le site du Cinquantenaire, qui inclut le parc et les Musées royaux d'art et d'histoire, désormais rebaptisés « Museums in the Park », est en effet entouré par des voiries régionales et traversé par des tunnels. Cependant, le parc lui-même relève de la gestion de Bruxelles Environnement. Quant à la gestion des accès, notamment aux musées, elle dépend de la Régie des bâtiments.

Beliris a été chargé de la rénovation du site du Cinquantenaire. Dans ce cadre, il pilote et coordonne les différents projets en cours. Pour ce faire, il organise des concertations et des comités d'accompagnement. La Commission royale des monuments et des sites (CRMS) est bien consultée dans le cadre de ce travail. Un plan de mobilité et de gestion des accès a bel et bien été réalisé par la Régie des bâtiments en collaboration avec Beliris, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement. Le stationnement a également été réduit, conformément à la demande de la CRMS.

En ce qui concerne l'intérieur du parc et la CRMS, je vous invite à interroger respectivement M. Maron et Mme Persoons. Notons tout de même que les conditions de mobilité sont reprises dans le permis d'environnement du site. Concrètement, l'accès aux musées en véhicule motorisé se fait par l'avenue des Nerviërs et est autorisé pour les taxis, le transport de personnes à mobilité réduite, les groupes de visiteurs arrivant en bus ou en autocars et les livraisons. L'accès par la rue des Nerviërs donne sur l'esplanade du parc et le parking arrière, situé au niveau de l'entrée des musées.

1181 *Met het openbaar vervoer is het Jubelpark bereikbaar via de stations en haltes Schuman en Merode. Tijdens een ontmoeting tussen mijn kabinet en de vzw Horizon 50-200 werd beslist om te werken aan de bewegwijzering in de stations en de omgeving om de aantrekkelijkheid en leesbaarheid van de site te verbeteren. De vzw, de MIVB en Brussel Mobiliteit zullen de haalbaarheid van de verschillende ideeën in overleg bespreken.*

Het metrostation heet sinds de opening in 1976 Merode, in overeenstemming met de naam van de tram- en bushaltes en het treinstation. In 2009 werd op de perrons de vermelding 'Jubelpark' aan de naam toegevoegd. Het Jubelpark staat ook als bezienswaardigheid vermeld op een aantal informatiekkanalen van de MIVB (netkaart, bewegwijzering in de stations, schermen in de voertuigen...).

De KCML heeft inderdaad gevraagd om de tunnelingen te renoveren en overkappen, maar Beliris acht die werken te complex en te duur.

1182 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De tijd dringt, want de herinrichting van het Jubelpark ter gelegenheid van de tweehonderdste verjaardag van België moet over vijf jaar afgerond zijn. Toch moeten we zorgen voor een betere toegankelijkheid en leesbaarheid van het park.*

Het woord 'Jubelpark' zou aan de naam van metrostation Merode toegevoegd moeten worden. Het zou ook vermeld moeten worden op de kaart die toeristen bij aankomst in Brussel krijgen. De musea doen hun deel van het werk, aangezien die momenteel een grote campagne voeren in de pers en prachtige affiches op de hekken rond het Jubelpark hebben aangebracht.

Wij vragen u om de zichtbaarheid op de website van de MIVB en de bewegwijzering in de omgeving van de site te verbeteren.

(Mevrouw Sofia Bennani, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op)

Du reste, aucun projet de « kiss and ride » pour autocars n'est à l'étude, car il existe déjà une zone de dépose-minute sur le site pour les visiteurs arrivant par ce moyen de transport.

En ce qui concerne les transports publics, le site du Cinquantenaire est déjà desservi par les stations Schuman et Merode, ainsi que par toutes les lignes de bus et de tram qui convergent vers ces pôles. Mon cabinet a récemment rencontré, à ma demande, la nouvelle directrice de l'ASBL Horizon 50-200, qui œuvre à la valorisation durable du site. À la suite de cette visite de terrain avec l'ASBL, la signalétique dans les stations de métro et leurs environs a été identifiée comme une des pistes pour améliorer l'attractivité et la lisibilité du site muséal. Des contacts ont été établis entre l'ASBL, la STIB et Bruxelles Mobilité, afin qu'ils puissent se concerter sur la faisabilité des différentes idées et, le cas échéant, les mettre en œuvre.

La station s'appelle Merode depuis son ouverture en 1976, en conformité avec le nom des arrêts de tram et de bus et de la gare SNCB. Cependant, en 2009 déjà, à l'occasion du remplacement de la signalétique en station nécessaire au bouclage, la mention « Cinquantenaire – Jubelpark » a été ajoutée au nom de la station, sur les quais.

Le Cinquantenaire est également repris parmi les principaux points d'intérêt bruxellois identifiés sur un certain nombre de canaux d'information destinés aux voyageurs de la STIB dont le plan du réseau, la signalétique en station, les écrans dans les véhicules, etc.

Certains acteurs, dont la CRMS, ont effectivement demandé d'intégrer la rénovation des trémies, en particulier de leurs couvertures, dans ce projet. Bruxelles Mobilité a analysé cette possibilité, mais l'a ensuite écartée en raison de sa complexité technique et de ses coûts budgétaires élevés.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous attendons évidemment beaucoup du réaménagement du site du Cinquantenaire à l'occasion du bicentenaire de la Belgique. Tout doit être prêt dans cinq ans et le temps file ! Cela ne doit pas nous empêcher de repenser l'accessibilité du site sur le plan de la mobilité. Tout doit être fait pour rendre le site plus lisible sur la carte de la capitale et améliorer son accessibilité.

Je vous ai communiqué toute une série de pistes pour accroître la visibilité du site, dont celle d'accoler le nom du Cinquantenaire à celui de la station de métro Merode, comme cela se fait très régulièrement à Paris.

Les mentions actuelles du Cinquantenaire sur les quais du métro ne sont pas suffisantes. Il faudrait inscrire le nom du Cinquantenaire sur la carte que reçoivent les touristes à leur arrivée à Bruxelles, de façon à pointer le lieu. Le Musée d'art et d'histoire, le Musée royal de l'armée et d'histoire militaire et Autoworld font leur part du travail, puisqu'ils mènent actuellement une grande campagne de publicité dans les médias et sur de très belles affiches, disposées sur les grilles qui

entourent le parc du Cinquantenaire, pour rendre visibles les trésors qu'ils recèlent.

Nous attendons de votre part une amélioration de la visibilité sur le site de la STIB et au niveau de la signalétique aux abords du site, qui pourrait mettre davantage en valeur les musées, encore trop peu connus des touristes, mais aussi des Bruxellois.

(Mme Sofia Bennani, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le traitement des accompagnateurs de personnes handicapées en cas d'oubli de carte.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - Les accompagnateurs de personnes en situation de handicap peuvent bénéficier de la gratuité sur le réseau de la STIB, à condition de présenter une carte d'accompagnateur lors des contrôles.

Une récente situation a mis en lumière la rigueur appliquée par la STIB : une personne accompagnant son époux non voyant a été verbalisée pour absence de titre de transport, alors qu'elle remplissait bien les conditions, mais n'était pas en possession de sa carte au moment du contrôle.

Pourtant, dans d'autres cas, la STIB accepte des régularisations a posteriori. Par exemple, en cas d'oubli d'abonnement ou de non-validation d'une carte Mobib, un procès-verbal de régularisation de 10 euros est appliqué et non une amende classique.

Cette différence de traitement soulève des questions, d'autant qu'il s'agit en l'occurrence de personnes de bonne foi, apportant une preuve valide peu après le contrôle. Un dispositif plus souple pour les accompagnateurs semble donc légitime afin d'éviter des sanctions disproportionnées pour des usagers vulnérables.

Quelle évaluation a été réalisée concernant la possibilité de régulariser une situation d'accompagnateur après un contrôle, sur présentation ultérieure de la carte justificative ?

Des adaptations des procédures sont-elles à l'étude pour éviter de pénaliser injustement des accompagnateurs légitimes en cas d'oubli ponctuel de leur carte ?

Une sensibilisation des agents de contrôle aux situations d'accompagnement des personnes handicapées est-elle prévue pour assurer un traitement plus proportionné ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Pour respecter le principe de l'inclusion, tout le monde doit pouvoir utiliser les

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de behandeling van begeleiders van personen met een handicap die hun kaart vergeten zijn.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - Begeleiders van personen met een handicap reizen gratis met het openbaar vervoer, op voorwaarde dat ze bij een controle hun begeleiderskaart kunnen voorleggen. Zijn ze die vergeten, dan krijgen ze een boete. In andere gevallen, bijvoorbeeld voor wie zijn abonnement thuis liet liggen, staat de MIVB een regularisering achteraf toe, tegen betaling van 10 euro. Een dergelijk verschil in behandeling roept vragen op, zeker omdat begeleiders van personen met een handicap te goeder trouw handelen.

Ging de MIVB na of regularisering achteraf mogelijk is voor begeleiders van personen met een handicap?

Worden de procedures aangepast om te vermijden dat wie zijn kaart vergat onterecht een boete oploopt?

Werkt de MIVB rond bewustmaking bij haar controleurs, zodat ze milder optreden tegenover begeleiders die hun kaart vergeten zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - Iedereen moet het openbaar vervoer kunnen gebruiken en

personen met een handicap kunnen daarbij de hulp van een begeleider inschakelen. Die laatste kan zijn kaart weleens vergeten. De controleurs van de MIVB moeten daarvoor begrip opbrengen. Als een reiziger van mening is dat hij onterecht een boete kreeg, kan hij daarover trouwens de MIVB contacteren. Die onderzoekt dan het dossier.

Dat neemt niet weg dat een aantal regels moet worden nageleefd. Zo moeten personen met een visuele handicap en hun begeleider hun specifieke vervoerbewijzen bij zich hebben. Controleurs kunnen zonder bewijs niet zeker weten of ze daar wel over beschikken.

Zodra een boete is uitgeschreven, geeft de MIVB-software aan of het om een persoon met een geldig vervoerbewijs gaat. In dat geval wordt de boete van 107 euro automatisch omgezet naar 10 euro. Dat bedrag wordt gevraagd aan iedere reiziger die zijn abonnement vergat.

Voor begeleiders wordt de boete echter niet automatisch verlaagd, omdat het niet om vaste personen gaat die bij de MIVB bekend zijn. De maatschappij onderzoekt per geval welk gevolg ze aan de controle moet geven.

transports en commun, indépendamment d'éventuels handicaps. Il faut veiller à ce que les transports publics s'adaptent aux usagers, et non l'inverse.

Pour avoir accès à divers types de soutien, il faut produire le document ad hoc, mais il peut arriver à tout le monde de l'oublier. Le personnel de la STIB, sensibilisé à l'accueil des personnes à mobilité réduite et des déficients visuels, est donc tenu de faire preuve de compréhension dans ces situations. Ce genre d'incident est toutefois extrêmement rare.

Pour rappel, toute personne qui estime avoir été verbalisée à tort peut contacter les services de la STIB qui analyseront son dossier.

Il y a quelques règles à respecter. La personne déficiente visuelle doit être en possession d'un titre de transport gratuit valide appelé libre parcours. Celui-ci doit être au nom de la personne déficiente visuelle et validé, ainsi que reprendre l'indication « + accompagnant ». Le nom de l'accompagnateur, qui peut varier, n'est pas inscrit sur le libre parcours.

La personne déficiente visuelle doit être munie de ce document lorsqu'elle circule sur le réseau. À défaut, en cas de contrôle, elle risque d'être verbalisée, comme la personne qui l'accompagne. Le contrôleur ne peut en effet pas deviner si cette personne détient bel et bien un libre parcours avec accompagnant.

Après réception de la surtaxe, le logiciel de la STIB identifiera automatiquement si la personne déficiente visuelle dispose bien d'un titre de transport gratuit valable. Dans l'affirmative, la surtaxe de 107 euros sera automatiquement ramenée à 10 euros, soit le montant de la taxe administrative demandée à toute personne qui oublie son abonnement.

Par contre, la surtaxe de l'accompagnement n'est pas automatiquement réduite, étant donné que l'accompagnant n'est pas une personne fixe dont la STIB connaît l'identité. La STIB analyse donc, au cas par cas, les suites à donner aux constats. S'il s'avère que l'accompagnant a bien été contrôlé en même temps et au même endroit que la personne déficiente visuelle qui n'était pas en possession de son libre parcours, la surtaxe sera également ramenée à 10 euros.

Toute personne qui estime avoir été verbalisée à tort doit en faire part aux services de la STIB, qui analyseront son dossier.

¹¹⁹² **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat begeleiders slechts 10 euro moeten betalen als ze hun vervoerbewijs vergeten. Jammer genoeg moeten ze daar eerst een klacht voor indienen, terwijl personen met een handicap al veel administratie hebben.*

¹¹⁹² **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alleen de begeleider moet dat doen. Voor personen met een handicap gebeurt de omzetting automatisch.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous me rassurez quant au fait que l'accompagnant ne devra pas payer 107 euros, mais plutôt une simple surtaxe de 10 euros. Toutefois, le problème est que cette personne devra déposer une plainte pour bénéficier de ce tarif. L'inclusivité, ce n'est pas surcharger de tâches administratives des personnes déjà porteuses de handicap.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour la personne porteuse de handicap, cela se fait automatiquement. L'accompagnateur devra bien déposer plainte.

1192 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Dat is een omslachtig systeem. Kunnen begeleiders niet gewoon een ticket krijgen om hun reis voort te zetten?*

- *Het incident is gesloten.*

1200 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D’URSEL**

1200 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1200 **betreffende de naleving van de tweetaligheidsregels door de bedrijven van interregionaal vervoer in Brussel.**

1202 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Meerdere gebruikers en verenigingen hebben gemeld dat De Lijn de taalwetgeving in het Brussels Gewest niet naleeft en de bestemming van de bussen alleen in het Nederlands aangeeft, zelfs in het Brussels Gewest.*

De vzw Mauto Défense vroeg advies aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, die bevestigde dat de aanduiding in het Brussels Gewest afwisselend in het Frans en het Nederlands moet gebeuren. Het antwoord van De Lijn dat de chauffeur de aanduiding handmatig moet wijzigen, is verbijsterend. Bij de MIVB gebeurt de aanduiding in de twee talen al jaren automatisch.

Ook de TEC zou de tweetaligheidsverplichting niet systematisch naleven.

Bent u op de hoogte van dit probleem? Hebt u beide vervoersmaatschappijen verzocht om de aanduidingen aan te passen aan de taalregels in Brussel? Kunt u automatische tweetalige aanduidingen verplicht maken voor alle openbaar vervoer dat het gewest bedient?

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- En cas d'oubli, n'y a-t-il aucune possibilité de fournir, malgré tout, un ticket permettant à l'accompagnateur de poursuivre le trajet ? Ce système est un peu lourd si la personne est de bonne foi, mais a oublié sa carte chez elle, par exemple. Ces tracasseries administratives sont complexes et chronophages.

Peut-être d'autres réseaux de transport public ont-ils trouvé un système plus simple. Nous ne nions pas que la personne était en tort, mais cela reste une surcharge administrative qui devrait être évitée.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D’URSEL

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

concernant le respect du bilinguisme par les opérateurs de transport interrégionaux à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Plusieurs usagers et associations ont récemment attiré l’attention sur le non-respect du régime linguistique par la société flamande De Lijn dans le cadre de ses services en Région bruxelloise. Contrairement à ce qu’exige la loi, les girouettes des bus De Lijn n’indiqueraient la destination qu’en néerlandais, même une fois entrés sur le territoire bruxellois. Ainsi, un bus à destination de la station de métro La Roue à Anderlecht affiche uniquement « Metro Anderlecht - Het Rad », sans équivalent en français.

L’ASBL Mauto Défense a donc demandé l’avis de la Commission permanente de contrôle linguistique, qui lui a donné raison : « L’affichage dans la Région doit se faire alternativement en français et en néerlandais. » La réponse apportée par De Lijn à cette critique, à savoir qu’un changement manuel est requis de la part du conducteur, laisse perplexe. En effet, la STIB parvient, quant à elle, à offrir un affichage bilingue automatisé sans difficulté.

Il apparaît par ailleurs que la société wallonne TEC ne respecterait pas non plus systématiquement cette obligation de bilinguisme lors de ses passages à Bruxelles, ce qui semble indiquer un problème plus large de coordination entre les opérateurs interrégionaux et le cadre linguistique propre à notre Région.

Êtes-vous informée de ces manquements récurrents de De Lijn et du TEC en matière de respect du bilinguisme dans la Région ? Dans l’affirmative, qu’avez-vous mis en place ?

Avez-vous pris contact avec les directions des deux opérateurs pour exiger la mise en conformité systématique des girouettes et

1204 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het meeste openbaar vervoer in het Brussels Gewest wordt door de MIVB verzorgd, maar ook De Lijn en de TEC bedienen er een aantal lijnen.*

Het openbaar vervoer tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel wordt geregeld door het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991. De taalregels zijn vastgelegd in de wet van 18 juli 1966 en de gecoördineerde taalwetten.

Zowel de bestemmingsaanduidingen als de berichten aan boord van de voertuigen of aan de haltes moeten in Brussel tweetalig zijn, ongeacht de vervoersmaatschappij. De MIVB leeft die regels permanent na, net zoals de NMBS in de Brusselse stations. Er is dus geen reden waarom De Lijn en de TEC daar niet in zouden slagen.

Brussel Mobiliteit heeft De Lijn al meermaals verzocht om de taalregels na te leven en zal de kwestie opnieuw aankaarten tijdens de vergaderingen met het Vlaams Gewest en De Lijn.

1206 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Veel mensen kennen de namen van de haltes slechts in een van beide talen. Het zou dus nog beter zijn om de benamingen in het Nederlands en het Frans naast elkaar weer te geven dan ze met elkaar af te wisselen.*

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op)

annonces à bord avec les obligations linguistiques en vigueur à Bruxelles ?

Quelles mesures prenez-vous ou recommandez-vous pour garantir que les opérateurs respectent le droit des usagers bruxellois de recevoir des informations dans les deux langues officielles ?

Enfin, est-il envisageable d'instaurer une obligation technique d'affichage bilingue automatisé pour tout transport public desservant la Région, afin d'éviter que ce type de discrimination linguistique perdure ? Dans l'affirmative, avez-vous étudié cette possibilité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans sa grande majorité, le transport en commun bruxellois en voirie est assuré par la STIB. Certains axes structurants sont toutefois également desservis par De Lijn et, dans une moindre mesure par le TEC, notamment pour rejoindre les gares du Nord et du Midi.

Cette activité est encadrée par l'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991. Les questions de langue sont réglées par les dispositions de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative et l'ensemble des lois linguistiques coordonnées.

En règle générale, tant l'affichage des destinations que les annonces à bord ou les messages aux arrêts doivent être bilingues à Bruxelles, quelle que soit la société de transport concernée. Vous avez donc raison, si ces règles existent, elles doivent être respectées. C'est le cas à la SNCB dans les nombreuses gares bruxelloises ; c'est aussi le cas à la STIB, où le bilinguisme est respecté au quotidien dans les annonces à bord, aux arrêts ou dans l'affichage des destinations.

Dans ce cas précis, j'ai donc tendance à vous rejoindre : si la STIB et la SNCB y arrivent, les autres entreprises de transport public opérant à Bruxelles, plus spécifiquement De Lijn et le TEC, devraient y parvenir aussi.

Bruxelles Mobilité a soulevé la question à plusieurs reprises dans le passé en demandant à De Lijn de respecter les règles linguistiques dans son affichage et ses annonces orales à bord des véhicules. Bruxelles Mobilité abordera le sujet lors de ses réunions régulières avec la Région flamande et l'opérateur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si un grand nombre de noms d'arrêt sont faciles à traduire, voire identiques, comme les noms propres, il en existe d'autres dont les traductions n'ont absolument rien à voir. Dans notre Région, comme le préconisent les opérateurs, il est effectivement préférable d'utiliser de façon automatisée les noms qui existent en français et en néerlandais.

Néanmoins, un affichage des noms côte à côte serait encore plus simple qu'un affichage consécutif des noms en néerlandais et en français. Cela simplifierait les trajets des personnes qui ne

- *Het incident is gesloten.*

disposent du nom des arrêts que dans une seule des deux langues officielles à Bruxelles. L'idée n'est évidemment pas de demander des manipulations particulières aux chauffeurs, qui risqueraient de mettre à mal la sécurité des usagers, mais de simplifier la vie des uns et des autres.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

- *L'incident est clos.*

1214 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS**

1214 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1214 **betreffende 'Street for Kids' en de inrichting van schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1216 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Op 23 mei vond in Brussel opnieuw het 'Street for Kids'-evenement plaats. Ouders, kinderen en lokale verenigingen trokken in verschillende gemeenten de straat op om te pleiten voor veilige, gezonde en autoluwe school- en crècheomgevingen.

De actie kreeg brede steun, en dat is niet verwonderlijk. Volgens onder meer Les Chercheurs d'air zijn alle Brusselse basisscholen blootgesteld aan stikstofdioxideconcentraties die ver boven de aanbevolen grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie liggen. Bij meer dan honderd scholen liggen die waarden zelfs twee- tot driemaal boven die drempel.

Kinderen zijn extra kwetsbaar voor luchtvervuiling. Er zijn dus dringend structurele maatregelen nodig. Schoolstraten zijn daartoe een logische en effectieve hefboom. Uit een recente peiling van Les Chercheurs d'air blijkt dat een ruime meerderheid van de Brusselaars dat ook zo ziet: 72% van de respondenten is voorstander van autovrije zones aan crèches en basisscholen, en bij mensen zonder auto loopt dat zelfs op tot 79%. De steun voor groenere schoolomgevingen is nog groter: 84% van de ondervraagden staat daar positief tegenover.

Kunt u het recentste overzicht geven van het aantal schoolstraten in het Brussels Gewest, zowel in absolute aantallen als uitgedrukt in een percentage ten opzichte van het totale aantal scholen en crèches? Kunt u dat overzicht per gemeente opsplitsen?

Welke gewestelijke subsidies of ondersteuningsmechanismen bestaan er momenteel om schoolstraten in te richten en straten te vergroenen? Wat houden die steunmaatregelen concreet in? Voorziet het gewest ook in ondersteuning voor de dagelijkse praktische uitvoering, zoals het openen en sluiten van de schoolstraten?

QUESTION ORALE DE MME LOTTE STOOPS

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 'Street for Kids' et l'aménagement de rues scolaires dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Lotte Stoops (Groen) *(en néerlandais).*- *Le 23 mai dernier, Street for Kids a été une nouvelle fois l'occasion de plaider en faveur d'abord d'écoles et de crèches sûrs, sains et sans voitures.*

Les écoles primaires bruxelloises sont exposées à des concentrations de dioxyde d'azote largement supérieures aux limites recommandées, alors que les enfants sont particulièrement vulnérables à la pollution de l'air. Il est donc urgent de prendre des mesures structurelles, et les rues scolaires constituent un levier efficace à cet égard. Les Bruxellois partagent largement cet avis.

Pouvez-vous donner l'aperçu le plus récent du nombre de rues scolaires en Région bruxelloise, en détaillant cet aperçu par commune ?

Quelles subventions régionales ou mécanismes de soutien y a-t-il pour aménager des rues scolaires et les végétaliser ? En quoi consistent ces mesures de soutien, notamment dans la mise en œuvre au quotidien ?

Quelles communes ont-elles introduit une demande pour 2024 et 2025 dans l'optique de l'aménagement de rues scolaires ou de la végétalisation d'abord d'écoles ? Combien de projets ont-ils été approuvés ou sont-ils mis en œuvre ? Quel est leur impact sur la sécurité et la qualité de vie ?

Envisagez-vous des mesures supplémentaires ou des collaborations avec les communes pour accélérer l'aménagement de rues scolaires ?

Welke gemeenten dienden voor 2024 en 2025 een aanvraag in voor de inrichting van schoolstraten of de vergroening van schoolomgevingen? Hoeveel van die projecten zijn al goedgekeurd of in uitvoering? Wat is de impact daarvan op de veiligheid en de levenskwaliteit van de bezoekers van de betrokken scholen, in het bijzonder wat de luchtkwaliteit betreft?

Overweegt u bijkomende maatregelen of samenwerkingen met gemeenten om de inrichting van schoolstraten te versnellen, bijvoorbeeld via administratieve vereenvoudiging, extra middelen of begeleiding voor gemeenten die aarzelen om de stap te zetten?

1218 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** De mobiliteit rond scholen is een topprioriteit en moet dat ook blijven. Het gaat niet louter om een verplaatsing van A naar B, maar ook om gezondheid, luchtvervuiling, de veiligheid van de Brusselse kinderen op straat en de leefbaarheid van de wijken. Een veilige, gezonde en aangename schoolomgeving is geen luxe, maar een noodzaak.

Schoolomgevingen veiliger maken is een van de acties in het Actieplan verkeersveiligheid en kan bestaan uit meerdere traditionele veiligheidsmaatregelen of afsluitingsmaatregelen. Schoolstraten invoeren is een manier om de onmiddellijke omgeving van scholen veiliger te maken. Sinds 2019 ondersteunde het gewest de invoering van 47 schoolstraten voor een bedrag van 1.133.000 euro. In die periode dienden 14 gemeenten daarvoor een subsidieaanvraag in.

Volgens de vzw Les Chercheurs d'air hadden 59 basisscholen in mei 2025 een schoolstraat of een permanent voor autoverkeer gesloten straat. Alle projectoproepen in 2025 met het oog op de toekenning van gewestsubsidies aan gemeenten zijn terug te vinden op de website van Brulocalis. Dat geldt ook voor de projectoproep 'Infrastructuur verkeersveiligheid', uitgeschreven ter ondersteuning van investeringen in verkeersveiligheid op gemeentewegen. Van alle wegen in het gewest is immers 85% een gemeenteweg. Op die manier kunnen gemeenten subsidies aanvragen voor de infrastructuur voor het bestendigen van schoolstraten.

Momenteel loopt er ook een projectoproep rond duurzame mobiliteit, waar ik een hoofdstuk over actieve schoolmobiliteit heb laten opnemen. Schoolstraten vormen daar een onderdeel van. Sinds de vorige regeerperiode bestaat in het kader van de oproep overigens de mogelijkheid om ingrepen te verrichten in het kader van de inrichting van schoolwijken, waarbij meerdere scholen gegroepeerd worden. Sinds dit jaar is het bovendien mogelijk om veilige routes vanaf bepaalde stedelijke, voor kinderen onveilige hindernissen of vanaf haltes van het openbaar vervoer mee op te nemen in de projectaanvraag.

Voorts is er in financiële ondersteuning voorzien voor een aantal activiteiten: de afsluiting van schoolstraten en de inzet van begeleiders, onder meer van rijen fietsers en voetgangers.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La mobilité aux abords des écoles est et reste une priorité absolue.*

Rendre ces abords d'écoles plus sûrs est l'un des axes du plan d'action régional de sécurité routière, et les rues scolaires sont effectivement une manière d'y parvenir. Depuis 2019, la Région a soutenu l'aménagement de 47 rues scolaires pour un montant de 1,133 million d'euros. Quatorze communes ont introduit une demande de subside à cet effet.

Selon l'ASBL Les Chercheurs d'air, en mai 2025, 59 écoles primaires disposaient d'une rue scolaire ou d'une rue fermée au trafic automobile. Dans la Région, 85 % de la voirie est communale ; la Région octroie donc aux communes des subsides pour y améliorer la sécurité routière. Un appel à projets en matière de mobilité durable est par ailleurs en cours, qui intègre un volet sur la mobilité scolaire active. Il est désormais aussi possible d'associer plusieurs écoles à certains aménagements et d'intégrer des itinéraires sécurisés depuis certains lieux dans les demandes de projet.

Un soutien financier est également prévu, par exemple pour la fermeture de rues scolaires ou l'encadrement des rangs vélos et piétons, afin que les communes puissent agir de façon autonome.

De bedoeling is om gemeenten te ondersteunen, zodat ze die activiteiten autonoom kunnen uitvoeren.

1220 In het kader van de projectoproep van 2024 voor investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid ontvingen vijf gemeenten een subsidie om schoolstraten te bestendigen. Het gaat om Vorst, Koekelberg, Schaarbeek, Sint-Gillis en Sint-Lambrechts-Woluwe, voor een totaalbedrag van iets meer dan 145.000 euro. De oproep voor 2025 is net afgesloten. Daarover kan ik dus nog geen informatie geven.

Vier gemeenten dienden in 2024 een aanvraag voor een werkingssubsidie voor schoolstraten in. Die aanvragen werden alle vier aanvaard en uitgevoerd in de loop van het schooljaar. Voor 2025 zijn de projecten in behandeling.

Wat de steun voor de vergroening van de wijken betreft, schrijft Brussel Mobilité in samenwerking met Leefmilieu Brussel ook in 2025 de projectoproep 'Vooruit met de wijk' uit, die ook vergroeningsprojecten omvat.

Op het vlak van verkeersveiligheid zijn schoolstraten een waardevol instrument om de omgeving rond scholen veiliger te maken. Ze zijn echter geen wondermiddel op zich. Hun effectiviteit neemt aanzienlijk toe wanneer ze worden gecombineerd met doordachte infrastructurele ingrepen in de ruimere schoolomgeving. De gemeenten moeten een breder testverslag voorleggen, dat aantoont dat ook buiten de afgebakende schoolstraten geen gevaarlijke situaties worden gecreëerd. Zo zorgen we voor een veilige, kindvriendelijke en leefbare ruimte, waar ouders en kinderen zich met een gerust hart kunnen verplaatsen.

Tot slot hebben we geen globale cijfers over de luchtkwaliteit in schoolstraten. Op eigen initiatief namen sommige scholen wel deel aan Curieuzenair. Resultaten uit andere steden tonen aan dat er een duidelijk meetbaar positief effect is op de luchtkwaliteit wanneer de directe omgeving van de school op het spitsuur niet toegankelijk is met de auto.

1222 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Het gewest telt vandaag 47 schoolstraten. Ik vraag me af met welk percentage dat overeenstemt, want het gewest telt zeer veel scholen en straten.

1222 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het gaat om 9,38% van de scholen.

1222 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Dat lijkt mij een hoog percentage. Ik dacht dat Brussel veel meer scholen en straten telde.

Welke zijn de vier gemeenten die in 2024 een werkingssubsidie hebben gekregen?

1222 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Evere, Etterbeek, Ganshoren en Sint-Gillis.

Dans le cadre de l'appel à projets de 2024, cinq communes ont reçu un subside pour aménager des rues scolaires, pour un montant total d'un peu plus de 145.000 euros. Je n'ai pas d'informations concernant l'appel à projets de 2025.

En 2024, quatre communes ont demandé un subside de fonctionnement pour des rues scolaires, qui ont tous été acceptés.

En matière de végétalisation des quartiers, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement poursuivent en 2025 l'appel à projets Inspirons le quartier.

Les rues scolaires sont précieuses pour améliorer la sécurité routière aux abords des écoles, mais elles ne sont vraiment efficaces que lorsqu'elles sont combinées à des aménagements plus larges et bien pensés.

Nous ne disposons pas de chiffres concernant la qualité de l'air dans les rues scolaires, mais dans d'autres villes, l'effet d'une interdiction de la circulation aux heures de pointe aux abords des écoles est clairement positif.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Quel est le pourcentage d'écoles disposant d'une rue scolaire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Quelque 9,38 % des écoles.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Cela me semblé élevé. Quelles sont les communes qui ont reçu un subside de fonctionnement en 2024 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- Evere, Etterbeek, Ganshoren et Saint-Gilles.

1222 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- In Brussel-Stad staan deze regeerperiode geen schoolstraten op stapel, terwijl er toch veel scholen zijn. Worden er goede praktijken gedeeld met gemeenten die nog geen of weinig initiatieven hebben genomen? De schoolwijken werken maar goed als er ook ruimer wordt ingegrepen. De trajecten zullen ervoor zorgen dat jongeren op termijn zelfstandig naar school kunnen. Er zou ook ondersteuning voor de aanleg van kiss-and-rides moeten komen, zodat mensen hun kinderen naar school kunnen brengen zonder de schoolstraat in te rijden.

1232 U zegt dat er subsidies beschikbaar zijn voor begeleiding. Bij veel proefprojecten werd een beroep gedaan op de ouders en dat was niet altijd evident. Daarom verheugt het mij dat gemeenten steun kunnen vragen om de schoolstraten structureel uit te bouwen. Dat zal het voor iedereen gemakkelijker maken.

Overweegt het gewest een verplichtend kader voor schoolstraten, bijvoorbeeld in de vorm van een streefdoel tegen 2030?

- Het incident is gesloten.

1238 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS**

1238 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1238 **betreffende de duurzaamheidscriteria voor reclame op en in het Brussels openbaar vervoer.**

1240 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Steeds meer steden en gemeenten, zoals Sint-Gillis, zetten stappen om fossiele reclame te verbieden of te beperken. Dat doen ze naar analogie met het verbod op tabaksreclame, want net zoals je geen geloofwaardig antirookbeleid kunt voeren met overal sigarettenreclame, werkt klimaatbeleid niet als fossiele brandstoffen nog volop gepromoot worden in het straatbeeld.

Verschillende steden in Nederland, waaronder Den Haag, spelen op dat vlak een voortrekkersrol. Onlangs bevestigde een Nederlandse rechter dat een verbod op fossiele reclame een noodzakelijke en proportionele beperking is van de vrijheid van meningsuiting, in het licht van de strijd tegen klimaatverandering en ter bescherming van de volksgezondheid. Ook in Frankrijk is er al een verbod op reclame voor fossiele brandstoffen.

Toen ik eerder een vraag stelde over het onderwerp, verwees minister Maron onder meer naar het beheerscontract tussen het Brussels Gewest en de MIVB voor 2024-2028. In artikel 53.3 van dat contract staat dat reclame beperkt kan worden op basis van duurzaamheidscriteria gelinkt aan het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan, de Europese taxonomie van duurzame economische activiteiten, Shifting Economy of andere referentierichtlijnen.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Des bonnes pratiques sont-elles échangées avec des communes plus frileuses en la matière ? L'aménagement de zones de dépose-minute devrait également être soutenu.

Je me réjouis que des subsides soient disponibles pour l'encadrement - il n'est pas toujours évident de faire appel aux parents -, et que les communes puissent demander de l'aide pour le déploiement structurel de rues scolaires.

La Région envisage-t-elle un cadre contraignant pour les rues scolaires, par exemple à l'horizon 2030 ?

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME LOTTE STOOPS

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 critères de durabilité pour la publicité sur et dans les transports publics bruxellois.

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- À l'instar des interdictions appliquées à la publicité pour le tabac, de plus en plus de villes limitent la publicité pour les énergies fossiles. Récemment, un juge néerlandais a confirmé qu'une interdiction de la publicité pour les énergies fossiles constituait une mesure nécessaire et proportionnée à la liberté d'expression, eu égard à la lutte contre le changement climatique et à la protection de la santé publique.

L'article 53.3 du contrat de gestion 2024-2028 de la STIB autorise la limitation de la publicité sur la base de critères durables. Qu'en est-il de sa mise en œuvre pratique ?

Où en est la mise à jour de la charte publicitaire prévue pour janvier 2025 ?

Où en est l'examen juridique des clauses des prochaines concessions, dont le but est d'intégrer des critères de durabilité dans les contrats publicitaires ? Où en est l'évaluation des coûts de ces mesures pour la STIB ?

Le contrat de gestion conclu avec Villo expire en 2026, mais de nouvelles publicités sont déjà apparues sur les vélos. Est-ce

Hoe staat het met de praktische uitwerking van artikel 53.3 van het beheerscontract?

Hoever staat de update van het reclamecharter tegen januari 2025, zodat enkel duurzame bedrijven, producten of evenementen kunnen worden gepromoot en bij de MIVB kunnen adverteren?

Wat is de stand van zaken van het juridisch onderzoek naar clausules voor toekomstige concessies, om duurzaamheidscriteria structureel op te nemen in reclamecontracten? Hoever staat de evaluatie van de kosten van die maatregelen voor de MIVB, die het geweest in dat geval zou moeten compenseren?

Ook met Villo heeft het Brussels Gewest een beheerscontract gesloten. Dat systeem wordt gefinancierd op basis van reclameborden en het contract eindigt in 2026. Toch zagen we recent nog nieuwe reclame verschijnen op de fietsen zelf. Mag Villo zomaar reclame toevoegen op de fietsen? Hoe zal het reclamebeleid zijn bij de opvolger van Villo?

Tot slot zei minister Maron dat verdere vragen over reclameborden in de openbare ruimte in principe onder de stedenbouwkundige bevoegdheden van staatssecretaris Persoons vallen. Ik zal haar die zeker nog voorleggen.

1242 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Reclame is een van de manieren voor de MIVB om het openbaar vervoer te financieren. Reclame op de door de MIVB ter beschikking gestelde media is in principe betalend, met uitzondering van bepaalde ruimtes die worden vrijgemaakt voor campagnes met maatschappelijk belang. Het beheer van die reclame is een commerciële activiteit, die wordt uitbesteed aan een gespecialiseerd bedrijf.

De MIVB beschikt over een reclamecharter, dat moet worden nageleefd door de dienstverlener die belast is met het beheer van de reclameruimtes in en op de voertuigen van de MIVB en in de metrostations en hun nabije omgeving. Het charter vereist, naast respect voor de geldende wetgeving, het vermijden van reclame die schade kan toebrengen aan de belangen en waarden van de MIVB of aan haar imago als openbare dienst en vervoersmaatschappij.

In overeenstemming met de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbiedt artikel 13 van het charter elke reclame die praktijken of ideeën die indruisen tegen de doelstellingen van duurzame ontwikkeling of milieubescherming banaliseert, het effect ervan minimaliseert of ze positief in beeld brengt. In het bijzonder wordt ook alle reclame verboden die het openbaar vervoer denigreert of in negatieve zin vergelijkt, en laat de MIVB geen reclame toe voor auto's of autohandel.

Artikel 53.3 van het beheerscontract van de MIVB voorziet inderdaad in een denkoefening over de schadelijke gevolgen van reclame in het licht van de klimaatuitdagingen, met als

autorisé ? Quelle sera la politique publicitaire du successeur de Villo ?

Les panneaux publicitaires dans l'espace public relevant des compétences de Mme Persoons, je ne manquerai pas de l'interroger également à ce sujet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *La publicité est l'un des modes de financement des transports en commun. Sa gestion est une activité commerciale, qui est soustraite à une entreprise spécialisée.*

Celle-ci doit respecter la charte publicitaire de la STIB et éviter dès lors toute publicité susceptible de nuire aux intérêts de la société de transport public.

Conformément aux objectifs de la Région, la charte interdit aussi toute publicité contraire aux principes du développement durable et de la protection de l'environnement.

L'article 53.3 du contrat de gestion de la STIB prévoit de mener une réflexion sur les effets néfastes de la publicité au regard des enjeux climatiques. Il s'agit bien d'une réflexion, car une modification soudaine des conditions contractuelles pourrait avoir des conséquences financières et juridiques.

La publicité sur les vélos Villo fait partie de l'offre de JCDecaux.

Par ailleurs, il reviendra au futur gouvernement de prendre des décisions concernant la publicité autorisée dans le cadre de la prochaine concession.

doel het reclamecharter in overeenstemming te brengen met een reeks referentierichtlijnen. Het is een denkoefening, want als de contractuele voorwaarden ten opzichte van de dienstverlener plots worden gewijzigd, kan dat ook financiële gevolgen hebben. Daarom zijn referentierichtlijnen, zoals de Europese taxonomie van duurzame economische activiteiten, niet te onderschatten, want bij afwezigheid van een dergelijk normatief kader is de juridische onzekerheid heel groot en is het moeilijk voor de MIVB om de precieze gevolgen van eventuele bijkomende maatregelen of veranderingen te kwantificeren.

Adverteren op Villo maakt deel uit van het aanbod van JCDecaux. In de oorspronkelijke overeenkomst was adverteren op de fietsen zelf niet verboden, maar JCDecaux is er bijna nooit in geslaagd die ruimtes te commercialiseren. De huidige Coca-Colacampagne is dus een uitzondering.

Er is nog niets beslist over reclame in de volgende concessie. De huidige concessie verloopt in 2026 en de voorbereidingen zijn al getroffen met het oog op het vervolg ervan, maar de beslissing zal uiteindelijk afhangen van de volgende regering.

1244 **Mevrouw Lotte Stoops (Groen).**- Uit uw antwoord blijkt dat het mogelijk is om toch nog een aantal stappen te zetten. Ik zal het grondig nalezen, vooral het deel waarin u zegt dat er geen reclame is toegestaan die schade toebrengt aan het gewest. Ik hoop dat er bij de onderhandelingen over de concessie nog bijkomende vorderingen mogelijk zijn, zodat u het nodige kunt doen.

- Het incident is gesloten.

1248 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1248 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1248 **betreffende aangepaste gps-diensten voor PBM's.**

1250 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- De openbare ruimte en het openbaar vervoer toegankelijker maken voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) vraagt ook om digitale tools die met die toegankelijkheid rekening houden, bijvoorbeeld bij de berekening van de reisweg. Er bestaan al enkele apps, maar die zijn onvolledig. Ook de optie 'toegankelijk voor rolstoelgebruikers' in gewone gps-diensten biedt niet altijd betrouwbare en volledige informatie.

Welke tools of partnerschappen zet het gewest in om de kwaliteit van toegankelijkheidsgegevens te verbeteren?

Bestaat er een volledige, actuele inventaris van toegankelijke infrastructuur? Zijn die data vrij beschikbaar om gps- en andere apps te voeden? Is er overleg met de vervoersoperatoren om

Mme Lotte Stoops (Groen) (en néerlandais).- Il semble que certaines mesures sont possibles. J'espère que des avancées seront encore réalisées lors des négociations portant sur la prochaine concession.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant les services de GPS adaptés en vue d'indiquer les lieux accessibles aux PMR.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- À travers son plan régional de mobilité Good Move, la Région bruxelloise s'était engagée à améliorer l'accessibilité de l'espace public et des transports en commun pour tous les passagers, en ce compris les personnes à mobilité réduite (PMR).

Cependant, au-delà des aménagements physiques, les outils numériques jouent un rôle essentiel pour garantir une mobilité fluide et inclusive.

À ce jour, plusieurs applications existent sur le marché, proposant des itinéraires adaptés ou référant les lieux accessibles aux PMR, à l'image d'Andyamo, Wheelmap ou

realtimegegevens op te nemen in gps-diensten en apps voor PBM's?

Verleent het gewest financiële of technische steun om te zorgen dat apps volledig zijn en compatibel met de overheidsdiensten?

Wat doet het gewest verder om de digitale toegankelijkheid voor PBM's te verbeteren?

Streetco. Cependant, leur couverture au sein de la Région reste incomplète et repose largement sur des contributions citoyennes.

Par ailleurs, les services GPS généralistes intègrent partiellement des options « accessibles en fauteuil roulant », par exemple, mais ne garantissent ni la fiabilité ni l'exhaustivité des informations.

Quels outils ou partenariats la Région a-t-elle mis en place pour améliorer la qualité des données géolocalisées relatives à l'accessibilité ?

La Région dispose-t-elle d'un inventaire complet et actualisé des infrastructures accessibles ? Des données ouvertes sont-elles disponibles pour alimenter les applications GPS et les services numériques ?

Existe-t-il des échanges avec les opérateurs de transport pour intégrer les informations en temps réel dans les GPS et applications dédiées aux PMR ?

La Région soutient-elle financièrement ou techniquement les applications spécialisées afin d'améliorer leur couverture à Bruxelles et leur interopérabilité avec les services publics régionaux ?

Plus largement, qu'est-il prévu en Région bruxelloise pour renforcer l'accessibilité numérique au bénéfice des PMR ?

1252 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Routeplanners zijn almaar efficiënter geworden, voor elk type vervoersmodus, maar zijn geënt op de doorsneegebruiker, die zich ongehinderd kan verplaatsen. Er is in Brussel geen routeplanner die op een betrouwbare en volledige manier rekening houdt met de behoeften van PBM's.*

Toch zit er beweging in de zaak. Zo heeft de MIVB onlangs de zoekoptie 'zonder trap' ingevoerd, waarbij enkel haltes en stations op de reisweg worden getoond die met een rolstoel of kinderwagen toegankelijk zijn. Die app geeft ook realtime-informatie over de beschikbaarheid van liften en roltrappen.

Een beperking is wel dat de app geen rekening houdt met de toegankelijkheid van de stukjes reisweg die de gebruiker te voet moet afleggen. De voornaamste uitdaging is een degelijke en actuele databank aan te leggen van de staat en toegankelijkheid van de Brusselse trottoirs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces quinze à vingt dernières années, les planificateurs d'itinéraires ont bouleversé les pratiques de mobilité. Qu'on soit piéton, cycliste, usager des transports publics ou automobiliste, on se déplace naturellement, à Bruxelles comme ailleurs dans le monde, le téléphone en main ou des écouteurs aux oreilles, pour trouver son chemin.

Les planificateurs se sont en outre grandement améliorés : les applications proposent aux automobilistes des itinéraires calculés en fonction du niveau de congestion ; aux cyclistes, des itinéraires qui minimisent les dénivelés ; et aux multimodaux, des itinéraires efficaces lorsqu'on combine deux modes ou plus.

Ces développements ont contribué à améliorer le confort des déplacements en augmentant leur prévisibilité et en diminuant les charges physique et mentale ainsi que la durée des trajets et des temps d'attente aux arrêts.

Néanmoins, force est de constater que les planificateurs d'itinéraires, principalement développés par des entreprises privées, ont été conçus à l'aune des besoins du public le plus généraliste et le plus large possible. Il s'agit donc d'utilisateurs bien portants, sans contraintes de mobilité. Il n'existe pas à Bruxelles de planificateur d'itinéraires qui réponde de façon fiable et complète aux besoins des personnes avec des contraintes de mobilité.

Les choses sont néanmoins en train de changer. En effet, la STIB a récemment intégré à son planificateur d'itinéraires une option de recherche « sans escalier » qui permet d'éviter

¹²⁵⁴ *Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) heeft een methodologie ontwikkeld om met behulp van een digitaal formulier en een meetstoel de trottoirs en oversteekplaatsen tot in detail in kaart te brengen, onder meer wat de effenheid en hellingsgraad en de aanwezigheid van verlaagde stoepranden betreft. De gemeente Sint-Agatha-Berchem heeft daarmee onlangs zijn hele voetgangersinfrastructuur geïnventariseerd.*

Brussel Mobiliteit werkt momenteel samen met het OCW een project uit om de structuur van die gegevens bruikbaar te maken voor routeplanners. Het onderzoekt de mogelijkheid om het project in te dienen in het kader van een projectoproep van Horizon Europe.

¹²⁵⁶ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Een hoofdstad als Brussel is het aan zichzelf verplicht toegankelijk te zijn. Bedenk dat 30 tot 40% van onze bevolking specifieke mobiliteitsbehoeften heeft.*

De apps zijn privé-initiatieven, die goed werken. De overheid moet daarop voortbouwen en in partnerschap met de privésector werken, zoals tijdens de Paralympische Spelen gebeurd is.

Wat het in kaart brengen van de toegankelijkheid van de trottoirs in samenwerking met het OCW betreft, hoop ik dat het

les arrêts et stations inaccessibles en fauteuil roulant ou avec une poussette. Ce développement est prometteur, mais il est encore fort limité, notamment parce que le planificateur de la STIB considère uniquement l'accessibilité du réseau de transport public et pas les déplacements à pied qui font nécessairement partie des itinéraires. On notera en complément que l'application de la STIB permet de suivre en temps réel la disponibilité des ascenseurs et des escaliers mécaniques.

En fait, avant même le développement d'applications, le principal enjeu consiste à construire des bases de données robustes et tenues à jour. La Région ne dispose pas d'un inventaire exhaustif, précis et géoréférencé de l'état et de l'accessibilité de l'ensemble des trottoirs bruxellois.

Bruxelles Mobilité étudie la possibilité de soumettre un projet européen dans le cadre d'un appel à projets du programme-cadre Horizon Europe, afin de combler cette lacune. Il s'agirait de s'appuyer sur la méthodologie d'audit des trottoirs développée par le Centre de recherches routières (CRR) dans le cadre d'une mission partiellement financée par Bruxelles Mobilité pour établir une base de données de l'accessibilité des trottoirs susceptible d'être mise à disposition des concepteurs de planificateurs d'itinéraires.

L'outil d'inspection du CRR utilise un formulaire d'encodage sur tablette (analyse visuelle des dégradations et des obstacles) et une chaise de mesure pour objectiver la planéité, le dévers et les pentes. Les données ainsi collectées permettent de cartographier le réseau piéton en fonction de son état de dégradation, de sa qualité d'usage pour les piétons (planéité des revêtements) et de la conformité des traversées piétonnes (abaissment de bordure, éléments podotactiles, etc.). La commune de Berchem-Sainte-Agathe a récemment utilisé cette méthodologie, à titre de test grandeur nature, sur l'ensemble de son réseau piéton.

À l'origine, la méthodologie d'audit des trottoirs du CRR a été conçue en fonction des besoins des gestionnaires de voirie, notamment pour les aider à prioriser leurs interventions. Les données collectées pourraient cependant servir plus directement aux usagers de la ville si elles étaient intégrées aux calculateurs d'itinéraires. Le projet que Bruxelles Mobilité est en train d'élaborer en collaboration avec le CRR vise précisément à assurer cette transposition, à savoir adapter la structure des données afin qu'elles puissent être mises à disposition des concepteurs de planificateurs d'itinéraires.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- J'attire votre attention sur le fait que 30 à 40 % de la population bruxelloise est considérée comme ayant des besoins spécifiques en raison de leur mobilité réduite. L'accessibilité constitue donc un impératif pour Bruxelles, capitale de l'Europe, mais aussi siège des institutions européennes et de l'OTAN. Comptant plus d'un million d'habitants, la Région se doit d'être accessible et de garantir l'autonomie de chacun et chacune dans leurs déplacements.

proefproject met de gemeente Sint-Agatha-Berchem naar alle gemeenten wordt uitgebreid.

Op de Europese projectoproep kom ik later terug.

- Het incident is gesloten.

Des initiatives privées, comme des applications, ont été lancées et fonctionnent bien. Elles sont d'ailleurs alimentées par les citoyens. Il convient donc de maximiser les partenariats entre le secteur privé et public.

En effet, le secteur public doit pouvoir s'appuyer sur l'expertise et sur les bonnes pratiques des acteurs privés. Par exemple, lors des jeux paralympiques, les opérateurs privés ont aidé les organisateurs et facilité les déplacements de tous les athlètes et de leurs proches pour leur permettre d'assister aux événements.

S'agissant de la collaboration avec le CRR, un projet pilote - un inventaire de l'accessibilité des trottoirs -, élaboré en partenariat avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe et la Région, a été présenté lors d'une soirée d'échanges organisée par le Collectif accessibilité Wallonie Bruxelles. J'espère que ce projet sera élargi à toutes les communes bruxelloises.

Enfin, je ne manquerai pas à revenir ultérieurement sur l'appel à projets européen à l'étude par Bruxelles Mobilité.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de balans voor 2024 van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- In het MIVB-jaarverslag over 2024 staat dat de MIVB een gemiddelde tevredenheidsscore van 7,2/10 haalt. Het comfort, de frequentie en de stiptheid doen het goed, gevolgd door aansluitingen, reistijd en informatie. De grootste tevredenheid is er over contactloos betalen, met een score van 8,4.

Achter die tevredenheidsscore gaan echter een aantal problemen schuil, waaronder de toegankelijkheid van bepaalde trammodellen voor wie minder mobiel is. De MIVB heeft nog 117 van zulke tramstellen. Een ander probleem is het onveiligheidsgevoel in metrostations.

Welke conclusies trekt u uit het jaarverslag? Hoe kunnen de problemen van gebruikers worden verholpen? Werden er afspraken met de politie gemaakt over een globaal beveiligingsplan? Hoe wordt de netheid in stations, aan haltes en in voertuigen verbeterd? De bussen scoren met een gemiddelde van 6,7 zwakker. Wat onderneemt u om daar iets aan te doen?

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 le bilan 2024 de la STIB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le mardi 27 mai 2025, la STIB a publié son rapport annuel pour l'année 2024. On y trouve ses principales statistiques ainsi qu'un bilan en matière de services, de ressources humaines et de moments forts.

Ce rapport fait aussi état d'un baromètre de satisfaction. Les usagers de la STIB lui ont ainsi accordé une note moyenne de 7,2/10 pour l'année 2024, « ni bonne, ni mauvaise » comparée à celles des années précédentes. Le confort, les fréquences et la ponctualité figurent en tête du classement des facteurs qui influencent le plus fortement la satisfaction, suivis des correspondances, du temps de trajet et de l'information. Le paiement sans contact se démarque particulièrement avec le plus haut score de satisfaction, soit 8,4/10.

Toutefois, cette note satisfaisante cache certains problèmes pointés par les usagers. Parmi ceux-ci figure notamment l'accessibilité de certains modèles de trams pour les personnes à mobilité réduite : jeunes parents, seniors, etc. La STIB compte encore 117 de ces véhicules en circulation. Un autre problème récurrent que soulèvent de nombreux usagers est le sentiment d'insécurité dans les stations de métro. Les scènes de personnes en errance, de toxicomanie, voire d'agressions ne sont malheureusement pas exceptionnelles sur le réseau.

1264

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We hebben het al vaak gehad in deze commissie over hoe we de veiligheid en de toegankelijkheid kunnen verbeteren.*

De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben allerlei maatregelen genomen, zoals het inzetten van meer veiligheidspersoneel in stations, samenwerking inzake projecten als Sublink en Link Up, de oprichting van de nieuwe dienst Includo en bewustmakingscampagnes over respect voor infrastructuur en voertuigen.

Om de klanttevredenheid in bussen te verbeteren, neemt de MIVB 56 nieuwe accordeonbussen in dienst, wordt de schoonmaak van de bussen beter gecontroleerd, worden de dieselmotoren van de tien jaar oude Mercedesbussen grondig nagekeken, wordt de communicatie in geval van storing bijgestuurd, gaat er meer aandacht naar de preventie van ongevallen en wordt de regelmaat op de lijnen en de klantgerichtheid van de medewerkers verbeterd.

Dans quelle mesure avez-vous été informée du rapport annuel ? Quelles conclusions en tirez-vous ? Quelles sont les pistes d'amélioration des problèmes soulevés par les usagers ?

Un plan plus global de sécurisation est-il prévu avec la police en vue de diminuer le sentiment d'insécurité dans les stations ? Sécurité et propreté étant liées, quels sont les projets pour améliorer la propreté dans les stations, aux arrêts et dans les véhicules ?

La note moyenne des bus est plus faible : 6,7/10. Quelles actions prévoyez-vous pour améliorer ce service ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le baromètre de satisfaction de la STIB est réalisé par le bureau d'études indépendant Ipsos mandaté par Bruxelles Mobilité, à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, comme prévu dans le contrat de service public de la STIB. Cette étude permet de prendre le pouls des voyageurs, de mettre en lumière leurs priorités, leurs sources de satisfaction, mais aussi les pistes d'amélioration. Elle constitue une source d'informations essentielle pour la STIB afin de poursuivre les actions mises en œuvre pour répondre aux besoins et attentes des voyageurs relatives à l'offre de transport, à la sécurité, etc.

Concernant les pistes d'amélioration, les mesures prises en matière de sécurité - police, associations, Includo, caméras - et d'accessibilité, notamment des trams, ont déjà fait l'objet de nombreuses explications en commission, notamment en réponse à vos questions. Il me semble important de faire à chaque fois référence à ces éléments.

Outre les tâches qui incombent au gouvernement fédéral et à la police ferroviaire, la STIB et Bruxelles Mobilité ont adopté de nombreuses mesures telles que l'augmentation de la présence de personnel de sécurité en station, la collaboration avec les associations sur des projets comme Sublink et Link Up, l'établissement du nouveau service Includo, ainsi que les campagnes de sensibilisation destinées aux voyageurs concernant le respect, y compris celui de la propreté, au travers d'un plus grand respect des infrastructures et des véhicules.

En ce qui concerne les bus en particulier, la STIB adopte différentes mesures et entreprend diverses actions afin d'améliorer la satisfaction de ses voyageurs :

- la mise en service d'un total de 56 nouveaux bus articulés électriques en remplacement de 51 bus diesel de norme Euro V arrivés en fin de vie, car ces derniers ont plus de 16 ans ;

- le renforcement des activités de contrôle de la qualité des prestations de nettoyage intérieur de ses bus, grâce à l'aide d'une société extérieure spécialisée en la matière ;

- la révision complète des moteurs diesel de norme Euro VI des 170 bus Mercedes Citaro D3 âgés de 10 ans afin d'en augmenter la fiabilité ;

¹²⁶⁶ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Na de zomervakantie willen we graag een formele hoorzitting met de directeur van de MIVB organiseren.

- Het incident is gesloten.

- la mise au point d'un programme d'amélioration des messages adressés à la clientèle en cas de perturbation non programmée de l'exploitation ;
- une intensification du programme de prévention des accidents de la route ;
- une amélioration de la régularité des lignes, afin d'éviter des temps d'attente réels parfois trop importants ;
- le développement de l'attitude client des agents, en particulier pendant les situations perturbées.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ce n'est pas de votre ressort, mais j'aimerais préciser que j'avais déposé une demande d'explications, qui a été transformée en question orale sur décision du Bureau élargi. J'aurais en effet aimé permettre à tous les membres de la commission d'intervenir sur ce sujet très vaste.

Je vous remercie d'avoir fait ce premier état des lieux. Le rapport annuel est précieux pour nos futures interventions, afin de déterminer ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas, et de trouver des pistes d'amélioration. C'est un baromètre utile pour notre action politique et nos interventions.

Pour conclure, je vous informe qu'à la rentrée, nous demanderons plus formellement une audition du directeur de la STIB dans le but d'échanger sur ce rapport annuel, comme le font d'autres commissions qui organisent ce type d'échanges informels. L'idée est de pouvoir poser toutes nos questions et de discuter à bâtons rompus.

- L'incident est clos.