



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

Commission de la Mobilité,

**chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

**RÉUNION DU
MARDI 25 NOVEMBRE 2025**

SESSION 2025-2026

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

Commissie voor de Mobiliteit,

**belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 25 NOVEMBER 2025**

ZITTING 2025-2026

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

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

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

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Sofia Bennani 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 bilan des comportements de déplacement à Bruxelles.

Discussion – Orateurs :

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Stijn Bex (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Sofia Bennani 15

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

concernant la sécurité routière et l'absence de moyens de contrôle efficaces pour les trottinettes électriques débridées.

Demande d'explications de Mme Sonja Hoylaerts 17

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

concernant la sécurité routière pour les usagers de trottinettes électriques à la suite d'un accident mortel à Laeken.

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani 8

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

betreffende het overzicht van het verplaatsingsgedrag in Brussel.

Bespreking – Sprekers :

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Stijn Bex (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 15

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

betreffende de verkeersveiligheid en het gebrek aan efficiënte instrumenten om opgedreven elektrische steps te controleren.

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Hoylaerts 17

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

betreffende de verkeersveiligheid van gebruikers van elektrische steps na een dodelijk ongeval in Laken.

Demande d'explications jointe de M. Mohamed Ouriaghli	18	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Mohamed Ouriaghli	18
concernant les recommandations de Vias en matière de sécurité des trottinettes électriques à Bruxelles.		betreffende de aanbevelingen van Vias over de veiligheid van elektrische steps in Brussel.	
Demande d'explications jointe de Mme Joëlle Maison	18	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison	18
concernant la hausse inquiétante des accidents impliquant une trottinette électrique en 2025.		betreffende de zorgwekkende toename van het aantal ongevallen met elektrische steps in 2025.	
Demande d'explications jointe de Mme Clémentine Barzin	18	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Clémentine Barzin	18
concernant l'explosion du nombre d'accidents de trottinettes électriques et les actions entreprises par la Région.		betreffende de explosieve toename van het aantal ongevallen met elektrische steps en de door het gewest genomen maatregelen.	
Discussion conjointe – Orateurs :		Gezamenlijke bespreking – Sprekers :	
Mme Sonja Hoylaerts (indépendante)		Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)		De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)		Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Clémentine Barzin (MR)		Mevrouw Clémentine Barzin (MR)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)		De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
M. Mounir Laarissi (Les Engagés)		De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)	
M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)		De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)	
M. Stijn Bex (Groen)		De heer Stijn Bex (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de Mme Joëlle Maison	31	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	31
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la fuite de données chez parking.brussels.		betreffende het gegevenslek bij parking.brussels.	

Question orale jointe de M. Geoffroy Coomans de Brachène	31	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	31
concernant l'incident de cybersécurité chez parking.brussels.		betreffende het cyberveiligheidsincident bij parking.brussels.	
Question orale de Mme Sofia Bennani	36	Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	36
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le stationnement à Bruxelles et l'équilibre entre rentabilité, justice sociale et efficacité.		betreffende parkeren in Brussel en het evenwicht tussen rendabiliteit, sociale rechtvaardigheid en efficiëntie.	
Question orale de Mme Amélie Pans	39	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	39
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les quatre années de nuisances liées à l'exploitation des rames de métro M7.		betreffende de vier jaar overlast veroorzaakt door het gebruik van metrostellen M7.	
Question orale jointe de Mme Sofia Bennani	39	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	39
concernant les nuisances provoquées par la rame M7 depuis quatre ans.		betreffende de overlast veroorzaakt door M7-stellen sinds vier jaar.	
Demande d'explications de Mme Stéphanie Lange	44	Vraag om uitleg van mevrouw Stéphanie Lange	44
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la réduction de l'offre Taxibus par la STIB.		betreffende de vermindering van het Taxibusaanbod door de MIVB.	
Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski	44	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	44
concernant la réduction de 30 % de l'offre du Taxibus de la STIB.		betreffende de vermindering van het Taxibusaanbod van de MIVB met 30%.	
Demande d'explications jointe de M. Ibrahim Dönmez	44	Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Ibrahim Dönmez	44

concernant la limitation du service Taxibus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite.

Demande d'explications jointe de M. Kalvin Soiresse Njall

concernant l'évolution du service Taxibus et sa gestion dans le cadre du contrat de service public de la STIB.

Demande d'explications jointe de M. Oliver Rittweger de Moor

concernant les restrictions de l'offre pour les PMR à la STIB et la limitation de l'usage des Taxibus.

Demande d'explications jointe de Mme Gisèle Mandaila

concernant la réduction du nombre de trajets Taxibus et son impact sur les personnes en situation de handicap.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Stéphanie Lange (Les Engagés)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Stijn Bex (Groen)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

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,

betreffende de beperking van de Taxibusdienst van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 45 Kalvin Soiresse Njall

betreffende de evolutie en het beheer van de Taxibusdienst in het kader van het openbaredienstcontract van de MIVB.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer 45 Oliver Rittweger de Moor

betreffende de afbouw van het aanbod van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit en de beperking van het gebruik van Taxibussen.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw 45 Gisèle Mandaila

betreffende de vermindering van het aantal Taxibusritten en de gevolgen ervan voor mensen met een handicap.

Gezamenlijke bespreking – Sprekers :

Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Stijn Bex (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia 59 Bennani

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

concernant le pont de Cureghem, zone
accidentogène.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

61

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 redevances indues à la suite du
non-rappel du renouvellement de la carte
riverain de parking.brussels.

Question orale de M. Fabian Maingain

64

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 gestion du parking Roodebeek
de Woluwe-Saint-Lambert et les mesures
contre les voitures ventouses.

betreffende de Kuregembrug, een ongeval-
gevoelige zone.

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim 61
Dönmez

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

betreffende de onterechte retributies omdat
parking.brussels nalaat een herinnering te
versturen wanneer een bewonerskaart moet
worden verlengd.

Mondelinge vraag van de heer Fabian 64
Maingain

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

betreffende het beheer van de
Roodebeekparking in Sint-Lambrechts-
Woluwe en de maatregelen tegen lang-
parkeerders.

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI**

1105 **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,**

1105 **concernant le bilan des comportements de déplacement à Bruxelles.**

1107 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Réalisée par Bruxelles Mobilité entre novembre 2023 et novembre 2024, la septième enquête sur les comportements de déplacement des Bruxellois, dresse un portrait particulièrement révélateur d'une Région en mutation sur le plan de la mobilité. Les déplacements actifs - à pied ou à vélo - représentent désormais près de 40 % des trajets, ce qui confirme leur rôle central dans la mobilité quotidienne des Bruxellois. Les transports en commun arrivent en seconde position avec environ 29 % des déplacements, tandis que la voiture poursuit son recul à long terme, ne représentant plus que 29 % des trajets, dont 22 % en tant que conducteur. Une baisse de 9 points depuis 2010 est donc enregistrée.

Plus encore que les chiffres individuels, c'est l'essor de la multimodalité qui frappe : près d'un trajet sur trois comprend aujourd'hui plusieurs modes de transport, preuve d'une adaptation croissante des habitants à une mobilité plus souple, plus intelligente, et souvent plus durable.

Autre évolution notable, la mobilité partagée, qui enregistre une très forte progression. L'abonnement à des systèmes d'autopartage a doublé depuis 2022 : l'usage de vélos partagés est passé de 4 à 8 %, et celui des trottinettes partagées de 8 à 12 %. Il est indéniable que ces services deviennent peu à peu des maillons indispensables de l'offre urbaine.

Même s'ils sont globalement positifs, ces résultats soulèvent des questions fondamentales pour l'action publique. Car, si ces transformations sont réelles, elles ne bénéficient pas à tout le monde de manière égale, et certaines réalités ne peuvent être ignorées.

D'abord, le vélo électrique, souvent mis en avant comme une solution pratique pour remplacer la voiture sur de moyennes distances ou pour les personnes moins sportives, reste largement inaccessible financièrement. Son coût dépasse fréquemment 2.000 euros, et les aides publiques régionales pour en faire l'acquisition sont extrêmement limitées, surtout en comparaison avec les autres Régions ou pays voisins. Ce frein financier ne peut être ignoré si nous voulons que le vélo devienne un vrai mode de transport pour tous.

Ensuite, si nous encourageons, à juste titre, la réduction de l'usage de la voiture individuelle, il est impératif de ne pas oublier celles et ceux pour qui la voiture est un besoin réel et non un luxe. Je pense notamment aux personnes âgées, aux familles

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende het overzicht van het verplaatsingsgedrag in Brussel.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Uit een onderzoek dat Brussel Mobiliteit tussen november 2023 en november 2024 uitvoerde, blijkt dat 40% van de verplaatsingen binnen Brussel te voet of met de fiets gebeurt. Daarna volgen het openbaar vervoer en de wagen, met beide 29%. Het autogebruik is daarmee met 9 procentpunten gedaald sinds 2010.

Voorts wordt voor bijna een derde van de trajecten meer dan één vervoermiddel gebruikt. De Brusselaars kiezen dus vaker voor flexibele en duurzame verplaatsingen. Ze maken bovendien meer gebruik van deelvoertuigen: het gebruik van deelfietsen steeg van 4% naar 8% en dat van deelsteps van 8% naar 12%. Deelvoertuigen zijn dus niet meer weg te denken uit de stad.

Achter die positieve resultaten gaat echter ongelijkheid schuil. Zo wordt de elektrische fiets vaak voorgesteld als een goede vervanger voor de auto over middellange afstanden. Zo'n fiets kost echter al snel 2.000 euro en het gewest ondersteunt de aankoop ervan nauwelijks. Door de hoge prijs zullen veel mensen niet geneigd zijn hun auto snel te ruilen voor een elektrische fiets.

We pleiten terecht voor een beperking van het autogebruik, maar we mogen niet uit het oog verliezen dat de wagen het enige betrouwbare vervoermiddel is voor sommige Brusselaars, zoals ouderen, gehandicapten of inwoners van wijken met weinig openbaar vervoer.

nombreuses, aux ménages comprenant une personne en situation de handicap à charge, ou encore aux habitants de quartiers mal desservis. Pour ces publics, la voiture reste souvent le seul moyen fiable de déplacement.

1109 Dans ce contexte, il est essentiel que la politique régionale de mobilité soit à la fois ambitieuse sur le plan environnemental, cohérente dans ses choix d'aménagement, et profondément juste sur le plan social.

Comment la Région bruxelloise adapte-t-elle concrètement son aménagement urbain à l'essor de la multimodalité ? Les infrastructures actuelles permettent-elles des correspondances fluides entre les différents moyens de transport, notamment pour les combinaisons entre le vélo, les transports en commun et la mobilité partagée ?

Quelles mesures ont été prises pour élargir l'accès à la mobilité partagée, tant sur le plan tarifaire que technologique, afin qu'elle ne bénéficie pas uniquement à une population jeune, connectée et urbaine ?

Face au coût élevé des vélos électriques, des aides renforcées à l'achat ont-elles déjà été envisagées ? Si oui, pourquoi cela n'a-t-il pas abouti ?

Enfin, comment la politique régionale de mobilité prend-elle en compte les besoins des publics pour lesquels la voiture reste indispensable, afin d'éviter que la transition ne creuse davantage les inégalités sociales ou territoriales ?

1111 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La septième enquête sur les comportements de déplacement offre une photographie des pratiques de mobilité des Bruxellois. Si elle montre que l'utilisation des modes actifs et des transports en commun augmente, l'étude met surtout en évidence l'essor de la multimodalité ainsi qu'une forte progression de la mobilité partagée, qu'il s'agisse des voitures, des vélos ou des trottinettes en libre-service.

Ces tendances, certes positives, soulignent aussi de nouveaux défis pour l'action publique. En effet, si la Région a investi ces dernières années dans le développement des transports publics et dans l'accompagnement de la mobilité douce, de nombreuses questions demeurent quant à la cohérence et à l'accessibilité de cette transition. Les infrastructures d'interconnexion - parkings à vélos sécurisés, hubs de mobilité, signalétique claire aux gares et aux arrêts - restent encore insuffisantes ou mal réparties sur le territoire. La mobilité partagée progresse, mais reste concentrée dans certains quartiers centraux, ce qui laisse craindre une fracture territoriale.

Enfin, les questions du télétravail, des trajets domicile-travail et de la logistique urbaine méritent d'être intégrées de manière plus structurée dans la planification régionale.

Dans ce contexte, comment entendez-vous affiner les résultats de cette enquête pour mieux cerner qui adopte quel type de

Het mobiliteitsbeleid moet niet alleen gericht zijn op het milieu: we moeten ook de juiste keuzes maken met betrekking tot ruimtelijke ordening en sociale rechtvaardigheid.

Hoe past het gewest de stedelijke inrichting aan aan de multimodale mobiliteit? Is het met de huidige infrastructuur mogelijk om vlot tussen vervoersmiddelen te wisselen?

Welke maatregelen bevorderen de toegankelijkheid tot deervoertuigen? Die zijn immers niet alleen bestemd voor hippe jongeren.

Hebt u hogere premies overwogen voor de aankoop van elektrische fietsen? Zo ja, waarom zijn die er niet gekomen?

Welke maatregelen neemt u voor personen die hun wagen niet kunnen missen om te vermijden dat de sociale ongelijkheid nog toeneemt?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Uit het onderzoek over het verplaatsingsgedrag blijkt dat de Brusselaars zich vaker actief of met het openbaar vervoer verplaatsen en dat multimodale verplaatsingen en deervoertuigen in de lift zitten.*

Die positieve trends brengen nieuwe uitdagingen voor de overheid mee. Hoewel het gewest de voorbije jaren investeerde in het openbaar vervoer en zachte vervoersmodi, blijft de overstapinfrastructuur ontoereikend en slecht over het grondgebied verspreid.

Hoe wilt u de resultaten van het onderzoek inzetten om het mobiliteitsbeleid beter op de behoeften van de Brusselaars af te stemmen?

mobilité, pour quels usages et à quels moments, et ainsi adapter les politiques de mobilité aux besoins des Bruxellois ?

1113 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- L'essor de la multimodalité est une excellente nouvelle. La ville de demain, qui est déjà un peu la ville d'aujourd'hui, c'est le pouvoir de se déplacer d'un endroit à un autre en utilisant plusieurs moyens de transport :

- à pied, puisque chacun sera piéton du début à la fin de sa vie ;
- en transports en commun. Je voudrais d'ailleurs rappeler qu'en 2015, soit il y a dix ans, une étude de la Commission européenne avait qualifié le réseau bruxellois de très dense et très bien tissé. Entre-temps, il a encore été amélioré. N'oublions donc pas - sauf aujourd'hui et demain, jours de grève - les transports en commun ;
- les vélos individuels, mais aussi les vélos partagés, dont le coût n'est pas exorbitant ;
- le réseau S, qui est méconnu et mériterait davantage de visibilité ;
- le taxi, qui est souvent oublié, en particulier par les personnes âgées, alors qu'il faudrait prendre beaucoup de taxis pour compenser le coût mensuel d'une voiture.

Cela ne veut pas dire pour autant que la voiture individuelle doit disparaître. Personne ne demande, bien entendu, aux familles dont les enfants sont scolarisés dans différents établissements ou aux indépendants qui ont besoin d'un véhicule pour leur activité professionnelle afin de transporter des matériaux lourds, d'abandonner leur voiture. En revanche, on constate que le recul de la voiture individuelle entraîne aussi une fluidification du trafic pour les automobilistes.

Je tiens également à mentionner les 250.000 navetteurs motorisés qui entrent chaque jour à Bruxelles en voiture et usent les infrastructures de la Région, sans contribuer à leur financement. À cela s'ajoute le coût exorbitant des embouteillages pour l'économie et la santé mentale des conducteurs, que nous pouvons remarquer tous les jours, quel que soit notre mode de mobilité.

L'une des priorités de DéFI concerne des trottoirs larges, qui soient accessibles aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite et non entravés par des chantiers. À cet égard, les chantiers devraient être mieux coordonnés. Par ailleurs, le réseau S - le réseau express régional bruxellois - devrait être mieux articulé et faire l'objet d'une meilleure communication. Enfin, nous défendons l'idée d'une tarification unique.

1115 Je me joins aux deux premières questions de ma collègue. Ensuite, je voudrais savoir quelles sont les perspectives de l'adaptation des infrastructures à la multimodalité. Quelles sont les mesures prises et envisagées pour l'élargissement de la multimodalité à un public urbain plus âgé et moins connecté ?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- De opkomst van de multimodaliteit is uitstekend nieuws. In de toekomstige stad zullen mensen hun reis met behulp van meerdere voertuigen afleggen.

Dat betekent echter niet dat de individuele wagen moet verdwijnen. Niemand verwacht uiteraard dat gezinnen met kinderen in meerdere scholen of zelfstandigen die zware materialen moeten vervoeren hun wagen van de hand doen. Dat neemt niet weg dat het verkeer vlotter verloopt wanneer minder personen een auto bezitten.

Voorts komen dagelijks 250.000 pendelaars met de auto naar Brussel. Zij gebruiken de gewestinfrastructuur maar leveren daar geen enkele financiële bijdrage voor. Bovendien zijn de files zeer schadelijk voor de economie en de geestelijke gezondheid van de autobestuurders.

DéFI vindt het belangrijk dat voetpaden breed genoeg zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Ze mogen niet versperd worden door werkzaamheden. Daarom is coördinatie van de werken noodzakelijk. Voorts moet het S-net beter worden uitgewerkt en bekendgemaakt. Ten slotte pleiten wij voor een eengemaakt tarief.

Hoe wilt u de infrastructuur aanpassen, zodat ook ouderen of personen die minder goed met digitale middelen overweg kunnen zich vlot en met meerdere vervoermiddelen kunnen verplaatsen?

La sécurité des usagers, et singulièrement des usagères des transports en commun, est un point très important pour le groupe DÉFI. Quelles mesures mettez-vous en place dans la lutte contre le harcèlement ? Un public urbain, connecté et/ou jeune, hésite parfois à utiliser les transports en commun, en particulier le soir, aux abords des stations de métro et des zones de dépôt.

¹¹¹⁷ **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Je me joins aux questions de Mme Maison.*

¹¹²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les études et les bilans relatifs aux comportements de déplacements sont importants, parce qu'ils nous aident à suivre l'évolution des modes de déplacement et du transfert modal, ainsi qu'à établir des comparaisons. Ces informations nous nourrissent et il serait sans doute utile qu'elles soient présentées dans cette commission - si je dois encore m'absenter, par exemple -, car elles révèlent comment se comportent les Bruxellois.

Je vais d'abord aborder les questions de Mme Bennani. Il y aurait énormément de choses à dire sur l'étude, mais mon temps de parole est limité.

Concernant les aménagements, la Région développe différents réseaux, avec une hiérarchie de la voirie : piétons, vélos, transports publics, voitures et poids lourds. Cette hiérarchisation concerne chaque rue. Pour les piétons, il s'agit du réseau piéton quartier, du réseau piéton confort et du réseau piéton plus. Chaque rue est dès lors identifiée en fonction de son accès et des infrastructures à mettre en place.

Nous veillons toujours à la qualité et à la continuité du réseau, ainsi qu'aux conditions qui le rendent utilisable et performant. Cela signifie concrètement que pour chaque projet, une attention particulière est accordée à l'espace dédié à chacun des réseaux (un trottoir de deux mètres, une piste cyclable aux normes, une bande pour les bus, etc.), mais aussi à d'autres aspects qui rendent ces réseaux exploitables (éléments de sécurité routière, sites réservés aux transports publics, stationnement/livraison, accessibilité permettant aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sans voiture, comme des parents avec une poussette, des personnes âgées, etc.)

Les infrastructures actuelles sont en partie adaptées, mais de nombreux projets doivent encore être réalisés pour assurer cette multimodalité, axée sur les différentes couches formant nos réseaux, à l'échelle de la Région. À titre d'exemples, des bus sont encore coincés dans le trafic, des arrêts de transports en commun ne sont pas encore rendus accessibles à tous, de nombreux trottoirs sont encore très étroits, encombrés et en mauvais état, ne rendant pas le réseau piéton performant et agréable, et le réseau cyclable n'est pas encore complet.

Il y a donc encore du pain sur la planche ! En matière d'aménagements, nous travaillons encore à différents projets - de grande ou de petite envergure -, pour lesquels la hiérarchisation

Veiligheid, zeker voor gebruikers van het openbaar vervoer, is voor DÉFI zeer belangrijk. Welke maatregelen neemt u tegen intimidatie?

De heer Stijn Bex (Groen).- Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Maison.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Dankzij studies over het verplaatsingsgedrag weten we welke vervoermiddelen de Brusselaars gebruiken.*

Het gewest werkt verscheidene netwerken uit en hanteert voor elke straat een hiërarchie: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto's en vrachtwagens. Voor voetgangers is er sprake van wijkwegen, comfortwegen en pluswegen. Het type wordt bepaald op basis van de toegankelijkheid en de aan te brengen infrastructuur.

Bij elk project gaat aandacht uit naar de kwaliteit van het netwerk en wat nodig is om het vlot te kunnen gebruiken. Zo moet er voldoende plaats zijn, maar ook andere elementen, zoals aparte banen voor het openbaar vervoer of parkeerplaatsen, zijn van belang.

Een deel van de infrastructuur is al aangepast, maar er zijn nog heel wat werken nodig om tot een echte multimodaliteit te komen. Bussen zitten bijvoorbeeld nog te vaak vast in het verkeer en heel wat voetpaden zijn te smal en in slechte staat.

Voor de nog uit te voeren werkzaamheden werken we met een stappenplan waarop de gemeenten zich kunnen baseren bij de invoering van het netwerksysteem.

de la voirie constitue une feuille de route, qui permet aussi aux communes de s'inscrire dans ce système de réseaux.

1125 Nous menons régulièrement des enquêtes sur le profil socioéconomique des utilisateurs des solutions de mobilité partagée et sur leur usage de ces dernières. De façon générale, le constat d'un public jeune et connecté mérite d'être nuancé suivant les modes et les opérateurs.

En tout état de cause, des travaux et actions concrètes sont menés pour rendre les solutions de mobilité partagée accessibles au plus large public possible. Citons en premier lieu la mise en place, par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, d'un Green Deal Inclusive Carsharing, accord et cadre de collaboration entre autorités publiques, associations et sociétés privées, et d'un appel à projets dédié au développement de l'autopartage, pour le rendre plus inclusif. Cet objectif passe par exemple par l'équipement de voitures partagées de sièges pour enfants, le partage de voitures au sein d'un immeuble de logements, des tests et enquêtes concernant l'usage de l'autopartage par les familles nombreuses, l'accompagnement de personnes touchées par la fracture numérique et des réflexions sur la tarification sociale de l'autopartage.

En matière de cyclopartage, au moins un opérateur a mis en place des mesures de tarification sociale, sans que la Région ne soit toutefois impliquée dans cette initiative. De façon plus générale, les formules tarifaires que proposent les opérateurs de cyclopartage sont aujourd'hui telles que le prix effectivement payé par trajet peut se révéler similaire au prix d'un ticket de la STIB à l'unité ou dans le cadre d'une carte de dix trajets.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a réalisé une étude approfondie sur le futur de Villo en Région bruxelloise, qu'elle a récemment présentée devant les membres de cette commission. Nous devons mener cette réflexion. À ce titre, le futur système de vélos en libre-service devra toucher davantage de personnes que les solutions classiques de cyclopartage, grâce à un coût réduit et un usage ne nécessitant pas de smartphone.

1127 S'agissant des vélos électriques, la prime Bruxell'Air permet d'acheter un vélo, mais est conditionnée à la radiation de la plaque d'immatriculation d'une voiture. Le montant de 526, 726 ou 1.052 euros doit être utilisé pour des solutions alternatives de mobilité : transport en commun, vélo, voiture partagée, etc.

Par ailleurs, des communes comme Uccle, Schaerbeek, Ganshoren, Jette et Berchem-Sainte-Agathe, proposent une prime spécifique à l'achat d'un vélo, le plus souvent électrique. Néanmoins, le montant de cette prime est très faible par rapport au prix d'un vélo électrique (de l'ordre de 10 à 15 %) et elle repose sur un remboursement sur la base d'une facture. Cela signifie que le citoyen doit financer 100 % du prix du vélo avant de pouvoir toucher sa prime. Pour ces raisons, cette prime à l'achat constitue plutôt une sorte de bonus pour les personnes qui disposent déjà des moyens nécessaires pour acheter un vélo

We onderzoeken regelmatig het sociaal-economische profiel van de gebruikers van deelvoertuigen en de manier waarop ze die gebruiken. Afhankelijk van het type voertuig en de operator gaat het niet altijd om een jonger, digitaal actief publiek.

We doen heel wat om deelvoertuigen voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk te maken. Zo is er de Green Deal Inclusive Carsharing, een samenwerkingsovereenkomst tussen de overheid, verenigingen en privébedrijven, en een projectoproep voor de ontwikkeling van een inclusief autodeelsysteem, bijvoorbeeld door kinderzitjes in de wagens of begeleiding voor wie digitaal niet helemaal mee is.

Minstens één aanbieder van deelfietsen voerde ongevraagd een sociaal tarief in. Voorts kost een deelfiets huren niet meer dan een ticket voor één rit bij de MIVB.

Brussel Mobiliteit voerde overigens een studie uit naar de toekomst van Villo. Daar moeten we over nadenken. Het systeem moet in elk geval voor een grotere groep bruikbaar zijn dankzij lage tarieven en het feit dat je er geen smartphone voor nodig hebt.

De Brussel'Air-premie, die wordt toegekend bij de schrapping van een nummerplaat, moet worden gebruikt voor een alternatief vervoermiddel, bijvoorbeeld een elektrische fiets. Daarnaast bieden enkele gemeenten een aparte premie bij de aankoop van een fiets. Die bedraagt echter slechts 10 tot 15% van het aankoopbedrag van een elektrische fiets en wordt op vertoon van een factuur uitgekeerd. De premie is dan ook alleen interessant voor wie over voldoende middelen beschikt om de gekochte fiets eerst zelf te betalen.

Een renteloze lening voor de aankoop van een fiets zou doeltreffender zijn. Ik overweeg een dergelijk systeem in het kader van het Sociaal Klimaatfonds. Het kan worden gekoppeld aan een systeem van fietshuur voor een lange termijn.

Voorts financiert Brussel Mobiliteit sinds eind 2020 het project Solidaire Velo. Dat brengt partnerschappen tot stand tussen

électrique, et elle n'est pas intéressante pour les personnes en situation financière plus précaire.

Pour être efficace, une prime devrait être assortie d'un prêt à 0 % pour préfinancer l'achat du vélo. Un tel mécanisme est envisagé dans le cadre du Fonds social pour le climat en lien avec le système de vélo en location longue durée que nous avons proposé sur la base du modèle parisien Véligo Location.

Je tiens aussi à rappeler l'existence du projet Vélo solidaire, financé par Bruxelles Mobilité depuis la fin de l'année 2020, dont l'objectif est de faciliter l'accès à la pratique du vélo à Bruxelles. Pour ce faire, le projet établit des partenariats entre les associations cyclistes et les associations sociales bruxelloises dont le public est éloigné, pour diverses raisons, de la pratique du vélo : associations, maisons de quartier et médicales, centres communautaires, etc. Cette initiative touche surtout des femmes.

Vélo solidaire offre des parcours pour le public de ces associations, comprenant la mise en selle, des cours de vélo dans la circulation, la mise à disposition pendant un an d'un vélo reconditionné, avec la possibilité de le racheter ensuite à bas prix, ainsi qu'une introduction à l'entretien et à la mécanique du vélo, car les listes d'attente dans les ateliers mécaniques sont parfois longues.

¹¹²⁹ Par ailleurs, Vélo solidaire propose des formations au personnel des associations afin d'accroître leur autonomie dans la mise en place de leur projet de stimulation de la pratique du vélo. Dans ces formations sont abordés des thèmes tels que la mise en selle, l'encadrement d'un groupe dans la circulation, la mécanique de base, l'organisation de sorties, l'élaboration d'un itinéraire, etc.

Depuis le lancement du projet, plus de 1.400 personnes ont appris à rouler à vélo ou ont reçu un vélo reconditionné et des instructions pour l'entretenir correctement. En moyenne, trois quarts des personnes qui ont reçu un vélo souhaitent le racheter après l'avoir utilisé pendant un an. Les autres rendent le vélo pour qu'il puisse être remis à un autre participant.

En ce qui concerne les publics pour lesquels la voiture reste indispensable, une étude sur le besoin de possession automobile, par dépendance ou précarité, a été menée en 2024. Elle contient des éléments intéressants sur les capacités de report modal de la population bruxelloise et sur les facteurs de dépendance à la mobilité automobile. Les principaux d'entre eux sont la présence de plus de deux enfants dans le ménage et l'exercice d'un métier manuel, souvent en heures décalées. Une analyse a également été effectuée sur la mobilité des seniors.

Les sections consacrées aux personnes à mobilité réduite et aux modes actifs de la Commission régionale de la mobilité (CRM) donnent la parole aux associations représentant les personnes en situation de handicap. La mise en place en 2024 d'une section dédiée à l'inclusion sociale au sein de la CRM a permis d'établir un dialogue avec les acteurs du monde social et d'entamer une réflexion sur ces thématiques.

fietsersverenigingen en sociale verenigingen in Brussel. Het biedt uiteenlopende mogelijkheden voor het gebruik van de fiets.

Sinds de start van het project hebben meer dan 1.400 personen een fietscursus gevolgd of een opgeknapte fiets met instructies voor het onderhoud ervan ontvangen. Drie vierde van hen wenst de fiets na een jaar aan te kopen. De rest levert hem weer in voor hergebruik.

In 2024 vond er een studie plaats naar de behoefte aan een eigen auto. Daaruit blijkt dat vooral gezinnen met meer dan twee kinderen en personen die handenarbeid verrichten een eigen wagen nodig hebben. Voorts werden verenigingen die personen met een handicap vertegenwoordigen bevraagd.

Via het mobiliteitsbeleid probeer ik verplaatsingen waarvoor een auto onmisbaar is zoveel mogelijk te beperken door uiteenlopende acties op te zetten, zoals de uitbreiding van het netwerk en aangepaste tarieven bij de MIVB of een betere toegankelijkheid van infrastructuur voor voetgangers. Toch blijft de wagen voor veel verplaatsingen onmisbaar. Soms kan een deelauto daarbij helpen.

La politique régionale de mobilité tente de limiter autant que possible les déplacements pour lesquels la voiture est indispensable par l'élaboration de diverses actions : développement du réseau et d'une politique tarifaire volontariste de la STIB, billets combinés Brupass et Brupass XL, mise en accessibilité continue du réseau de la STIB, service Taxibus, mise en accessibilité progressive des cheminements piétons, etc.

Malgré tous ces efforts, la voiture reste indispensable pour divers déplacements. Dans certains cas, l'autopartage peut répondre à ce besoin, comme je viens de l'expliquer.

Le temps qui m'est imparti dans le cadre d'une demande d'explications ne me laisse plus le loisir de terminer mes explications, mais n'hésitez pas à me demander d'autres clarifications.

1131 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Pour Les Engagés, il est important d'encourager la mobilité douce tout en ne laissant personne sur le côté. Vous nous avez appris énormément de détails sur les dispositifs mis en place au niveau social pour faciliter l'accès des populations plus paupérisées aux vélos électriques. Néanmoins, le public n'est pas forcément au courant des options qui lui sont proposées. Il faut donc davantage en faire la publicité.

Il ne faut pas oublier les personnes qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. L'idée est bien de créer une ville dans laquelle chacun et chacune a sa place.

1131 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Malgré son ampleur, l'enquête réalisée reste superficielle sur le plan méthodologique et peu opérationnelle pour éclairer une politique de mobilité ambitieuse et adaptée aux besoins réels des Bruxellois. Sa vision globale ne parvient pas à segmenter finement les profils sociodémographiques avec des variables spécifiques d'usage : l'âge, le genre, la situation familiale, les conditions socio-économiques. Et l'échantillon, même s'il a été augmenté, reste insuffisant pour analyser de façon précise les sous-groupes de populations et leur usage spécifique, notamment pour les modes alternatifs comme les vélos électriques.

L'étude se base sur la collecte de données pour une seule journée par répondant, ce qui limite une analyse fine des variations horaires, des pratiques selon les jours ou les saisons. En outre, la distinction des motifs de déplacement manque de profondeur, avec une classification trop souvent regroupée pour permettre de cerner les usages distincts et leur interaction avec les modes de déplacement choisis.

Nous espérons que les initiateurs de la prochaine enquête tiendront compte de toutes ces remarques pour mieux cibler les politiques en matière de mobilité.

1135 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je vous remercie d'avoir mis l'accent sur l'autopartage en flotte libre, mais aussi sur l'autopartage de voitures individuelles entre voisins, dans les

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *U moet actieve verplaatsingen voor iedereen mogelijk maken en aanmoedigen. U noemde de maatregelen die het voor de armste bevolkingsgroepen mogelijk moeten maken om een elektrische fiets te kopen. Zij zijn echter niet altijd op de hoogte van de mogelijkheden. Die moet u meer bekendheid geven.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het onderzoek biedt weinig houvast voor een ambitieus beleid dat op de behoeften van de Brusselaars is afgestemd, aangezien het weinig details per sociaal-economisch profiel bevat. Bovendien is de ondervraagde groep te klein om een duidelijk onderscheid tussen subgroepen te maken.*

De studie is gebaseerd op de gegevens van één dag per deelnemer en biedt geen gegevens over variaties naargelang van het uur, de dag of het seizoen. Ook de redenen voor de verplaatsing en de keuze van het voertuig zijn onvoldoende gedetailleerd uitgewerkt.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Autodelen moet gestimuleerd worden, ook het delen van eigen wagens onder burens. Die formule biedt heel wat voordelen.*

quartiers. Cette formule présente de nombreux avantages et mériterait d'être développée.

Je déposerai des questions complémentaires sur le sujet.

1137 **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Le nombre de déplacements en voiture a fortement diminué, ce qui est une bonne chose.*

Pour diverses raisons, il n'est malheureusement pas possible d'investir autant dans les infrastructures cyclables que dans les infrastructures automobiles. Un accompagnement social est également nécessaire.

Par ailleurs, si nous voulons réaliser le transfert modal, nous devons avoir le courage politique de mettre en œuvre les projets attendus depuis longtemps.

1139 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Vous avez parlé d'une étude sur la mobilité des seniors. Dès lors que nous ne l'avons pas trouvée sur internet, pourriez-vous la transmettre au secrétaire de la commission ?

1139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je ne sais pas si ses conclusions sont déjà disponibles. Quoi qu'il en soit, je vous transmettrai les documents déjà en notre possession.

J'en profite pour dire qu'il y a des études plus générales, comme celle-ci, et des études plus fines. Nous avons besoin des deux. Les études plus générales permettent notamment de faire des comparaisons dans le temps et d'avoir une vue globale. Les études plus approfondies servent à identifier les personnes qui ont besoin de leur voiture, les personnes précarisées, le comportement des seniors ou les personnes qui utilisent les vélos partagés.

- *L'incident est clos.*

1145 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1145 **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,**

1145 **concernant la sécurité routière et l'absence de moyens de contrôle efficaces pour les trottinettes électriques débridées.**

1147 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés)**.- Il ressort d'un article de la RTBF du 24 juin 2025 que les forces de police rencontrent actuellement d'importantes difficultés pour identifier et sanctionner les utilisateurs de trottinettes électriques

De heer Stijn Bex (Groen).- Het aantal verplaatsingen met de auto is sterk gedaald. Dat is een goede zaak, want anders zouden we vandaag met monsterfiles te maken krijgen. We zijn op goede weg.

Als we evenveel zouden investeren in het fietsverkeer als in het autoverkeer zou het heel snel kunnen gaan. Jammer genoeg is dat echter om uiteenlopende redenen niet mogelijk. We moeten wel voor goede fietsinfrastructuur zorgen. Er zijn ook sociale begeleidingsmaatregelen nodig, zodat iedereen mee is.

Daarnaast moeten we ook politieke moed tonen. Als we de mobiliteit in Brussel willen veranderen, moeten we plannen waar heel lang aan gewerkt is en waarin met de modal shift rekening wordt gehouden, zoals die voor de Bergensesteenweg, ook effectief uitvoeren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Kunt u mij de studie over mobiliteit bij ouderen bezorgen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik weet niet of de resultaten al beschikbaar zijn, maar ik bezorg u de informatie die ik heb.*

Er worden algemene en gedetailleerdere studies uitgevoerd. We hebben beide nodig om tot een goed beleid te komen.

- *Het incident is gesloten.*

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 verkeersveiligheid en het gebrek aan efficiënte instrumenten om opgedreven elektrische steps te controleren.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *De politie beschikt vandaag niet over geschikt materiaal om*

trafiquées ou débridées, en raison d'un manque de matériel adapté pour mesurer leur vitesse. Cette situation compromet non seulement la sécurité routière, mais expose également les piétons, cyclistes et usagers vulnérables à des risques réels.

Afin de pouvoir mieux cerner les potentiels leviers d'action et d'envisager des solutions concrètes, j'aimerais savoir si vous possédez une évaluation chiffrée et qualitative du danger que représentent les trottinettes débridées sur les voies publiques : nombre d'accidents, gravité des blessures, zones à risques identifiées, etc.

Quelles sont les principales contraintes - institutionnelles, réglementaires ou budgétaires - qui empêchent aujourd'hui l'acquisition et la mise en service, par les polices locales, d'équipements de mesure de la vitesse tels que les radars portatifs adaptés aux trottinettes électriques, déjà utilisés dans plusieurs autres pays européens ?

Quelles mesures concrètes avez-vous déjà envisagées pour lever les blocages recensés et garantir que les autorités de contrôle puissent sanctionner efficacement les contrevenants roulant à une vitesse excessive avec des engins électriques, en particulier des trottinettes trafiquées ?

1149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Depuis quelques années, les statistiques d'accidents enregistrés par la police opèrent une distinction selon le type d'utilisateur impliqué - cycliste ou trottinettiste - mais ne spécifient malheureusement pas le type de trottinette concernée (trottinette partagée, trottinette bridée, etc.) Les causes probables des collisions n'étant que rarement mentionnées dans le procès-verbal d'accident, nous ne pouvons donc pas réaliser une réelle analyse. Cependant, je ne dois pas vous convaincre de l'existence de réels problèmes de sécurité routière avec les trottinettes à Bruxelles.

Bien que l'équipement des services de police locale ne soit pas de ma compétence, ni même de la compétence de la Région mais de la compétence fédérale, voici quelques éléments explicatifs des freins au développement d'outils de contrôle pour la police.

En ce qui concerne l'utilisation de radars portatifs, le « speed gun » - radar portatif permettant de mesurer la vitesse et enregistrer des infractions, utilisé dans d'autres pays - ne possède pas de possibilité de cryptage, ce qui est obligatoire en Belgique. Lors d'une rencontre entre le fabricant, les zones de police, un potentiel revendeur belge et les services belges de métrologie, le problème a été soulevé, mais le fabricant ne souhaite pas développer de cryptage spécifiquement pour le marché belge compte tenu de son caractère assez restreint.

Un autre dispositif existe : le curvomètre ou banc d'essai à rouleaux. Cependant, actuellement, il n'existe plus de modèle homologué en vente et ceux encore en service n'ont pas été conçus pour les trottinettes. Ils ont été développés pour des mobylettes au début des années 2000, lorsque les trottinettes n'étaient quasi pas utilisées. À notre connaissance, deux fabricants belges, dont l'un est l'Institut Vias, sont en train

gebruikers van gemanipuleerde elektrische steps te identificeren en te sanctioneren.

Beschikt u over een risicoanalyse rond het gebruik van opgedreven steps (aantal ongevallen, ernst van de verwondingen, risicogebieden ...)? Welke factoren verhinderen de lokale politie om snelheidsmeetapparatuur aan te schaffen, zoals draagbare radars? Welke maatregelen overweegt u om die belemmeringen weg te nemen en ervoor te zorgen dat de overheid gebruikers van gemanipuleerde steps die te hard rijden, doeltreffend kan bestraffen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In de ongevallenstatistiek van de politie wordt voor een stepgebruiker niet gespecificeerd met welk type step hij rijdt. Omdat de oorzaak van de aanrijding zelden is opgenomen in het proces-verbaal van het ongeval, kunnen we geen echte analyse maken.

Hoewel de uitrusting van de lokale politiediensten een federale bevoegdheid is, kan ik u toch melden waarom de politie moeilijkheden ondervindt om over snelheidsmeetapparatuur te beschikken. Bij een 'speed gun' (een draagbare radar om de snelheid te meten en overtredingen te registreren) kunnen de resultaten niet versleuteld worden, wat in België verplicht is. De fabrikant is niet bereid om die optie toe te voegen voor de beperkte Belgische markt.

Van de curvometer zijn er momenteel geen goedgekeurde modellen meer in de handel te vinden. De modellen die nog in gebruik zijn, zijn niet ontworpen voor steps. Twee Belgische fabrikanten, waaronder het Vias Institute, zijn bezig met de ontwikkeling van een apparaat. Als een apparaat in een van de drie gewesten wordt goedgekeurd, kan het automatisch in het hele land worden ingezet. In de komende maanden zou dat in orde moeten komen.

de développer un appareil. Par ailleurs, contrairement à ce qui a été dit dans la presse, il suffit qu'un fabricant fasse homologuer son appareil dans l'une des trois Régions pour qu'il soit automatiquement reconnu dans l'ensemble du pays. Selon mes informations, la question devrait être réglée dans les prochains mois.

1151 Récemment, en collaboration avec les autres métrologies belges, la liste de vérification des tests et prérequis préalables pour obtenir une autorisation de vente pour un modèle a été revue et mise à jour. Elle a été adaptée pour tenir compte des engins possédant des roues de diamètre différent : trottinettes, vélos électriques, vélos électriques rapides (speed pedelecs) et mobylettes.

Bruxelles Mobilité est toujours disponible pour répondre aux questions des fabricants et des revendeurs concernant la procédure d'accréditation.

Je tiens à vous informer que j'ai déjà abordé la question des trottinettes débridées avec les quatre ministres de la mobilité lors de la dernière conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, au mois de juin dernier. Plusieurs réflexions sont en cours, mais sur la base de ma proposition, un courrier a été adressé aux ministres fédéraux Clarinval et Beenders afin de leur demander d'intervenir plus fermement, par l'intermédiaire du SPF Économie et des services de douane, contre l'import de trottinettes débridées et de kits de débridage, qui sont tout simplement illégaux.

En effet, nous ne pouvons pas nous contenter de contrôler après achat. Nous devons également nous attaquer à la source du problème, à savoir la vente de véhicules et outils illégaux. La zone de police Bruxelles-Capitale - Ixelles a, par exemple, déjà fermé un magasin qui vendait des appareils illégaux de ce type dans la zone du canal, en collaboration avec les services fédéraux. Il faut renforcer ce genre d'actions et lutter contre les importations illégales de véhicules achetés sur internet.

Nous aborderons l'aspect de la sécurité des trottinettes dans le cadre de la prochaine demande d'explications.

1153 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Je vous remercie pour cette réponse très détaillée, qui permet de comprendre l'ampleur du problème et l'implication des différents niveaux de pouvoir.

Dans un intérêt collectif et dans un objectif sécuritaire, il faudrait mettre fin à la vente des trottinettes débridées sur le territoire bruxellois, voire belge. Je vous soutiens donc pleinement dans les démarches que vous entreprenez.

- *L'incident est clos.*

1159 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SONJA HOYLAERTS**

Onlangs werd de checklist voor het verkrijgen van een verkoopvergunning herzien en bijgewerkt, zodat die kan worden gebruikt voor steps, elektrische fietsen, speedpedelecs en bromfietsen.

De kwestie van opgedreven steps heb ik in juni besproken met de vier ministers van Mobiliteit. Op basis van mijn voorstel hebben we een brief gestuurd naar de federale ministers Clarinval en Beenders met het verzoek om via de FOD Economie en de douanediens ten krachtiger op te treden. We mogen ons immers niet beperken tot controles na aankoop en moeten het probleem bij de bron aanpakken, namelijk de verkoop van illegale voertuigen en kits om voertuigen op te drijven. Zo sloot de politie reeds een winkel die opgedreven steps verkocht in de kanaalzone. Ook de illegale invoer van voertuigen via internetverkoop moet worden bestreden.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *In het algemeen belang moet de verkoop van opgedreven steps in heel België verboden worden. Ik steun uw inspanningen in die richting.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS

1159 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

1159 concernant la sécurité routière pour les usagers de trottinettes électriques à la suite d'un accident mortel à Laeken.

1161 DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

1161 concernant les recommandations de Vias en matière de sécurité des trottinettes électriques à Bruxelles.

1161 DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME JOËLLE MAISON

1161 concernant la hausse inquiétante des accidents impliquant une trottinette électrique en 2025.

1161 DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

1161 concernant l'explosion du nombre d'accidents de trottinettes électriques et les actions entreprises par la Région.

1161 **M. le président.-** En l'absence de M. Ouriaghli, sa demande d'explications jointe est lue par M. Dönmez.

1167 **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais).** - *L'été dernier, un jeune homme à trottinette a perdu la vie dans un accident avec une voiture au rond-point entre l'avenue Van Praet et la chaussée de Vilvorde.*

Ces dernières années, l'usage des trottinettes électriques a explosé, sans que les infrastructures et la réglementation n'évoluent. Souvent sans casque ni protection, les usagers ne sont pas toujours visibles dans l'obscurité. De plus, leur vitesse est rarement contrôlée, alors que certains engins dépassent les limitations légales. Contrairement à Anvers où les trottinettes trafiquées sont détruites, Bruxelles s'en tient à des recommandations.

Les ronds-points sont des lieux dangereux où les priorités sont peu claires entre automobilistes, cyclistes, trottinettistes et piétons.

Quelles mesures (casque, veste fluorescente) doivent être prises pour améliorer la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques ?

Qu'impose la réglementation actuelle en matière de visibilité pour les trottinettes électriques ?

Des interventions structurelles sont-elles prévues aux carrefours dangereux, tels que celui de l'avenue Van Praet ?

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

betreffende de verkeersveiligheid van gebruikers van elektrische steps na een dodelijk ongeval in Laken.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

betreffende de aanbevelingen van Vias over de veiligheid van elektrische steps in Brussel.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

betreffende de zorgwekkende toename van het aantal ongevallen met elektrische steps in 2025.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN

betreffende de explosieve toename van het aantal ongevallen met elektrische steps en de door het gewest genomen maatregelen.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Ouriaghli wordt zijn toegevoegde vraag om uitleg voorgelezen door de heer Dönmez.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke). - Deze zomer heeft zich opnieuw een tragisch verkeersongeval voorgedaan in het gewest. Op de rotonde tussen de Van Praetlaan en de Vilvoordsesteenweg in Laken kwam een 25-jarige jongeman om het leven nadat hij met zijn elektrische step was aangereden door een auto. Het slachtoffer overleed ter plaatse aan zijn verwondingen. Volgens de eerste informatie van de politie testte de autobestuurder negatief op alcohol en drugs. Het parket heeft een onderzoek geopend.

Het ongeval legt opnieuw pijnlijk de vinger op de wond. Het gebruik van elektrische steps is de voorbije jaren explosief gestegen, maar het beleid en de veiligheidsinfrastructuur zijn niet mee geëvolueerd. Stepgebruikers rijden vaak zonder helm, slalommen tussen auto's zonder enige bescherming en zijn in het donker niet altijd voldoende zichtbaar. Hun snelheid wordt zelden gecontroleerd. Sommige steps kunnen veel sneller rijden dan wettelijk toegelaten. In Antwerpen wordt sinds kort opgetreden tegen gemanipuleerde steps, onder meer door ze letterlijk door te slijpen. In Brussel lijkt het vooral bij aanbevelingen te blijven.

Bovendien zijn rotondes zoals die aan de Van Praetlaan levensgevaarlijk. De combinatie van druk verkeer, onduidelijke voorrangssituaties en gemengd gebruik door automobilisten, fietsers, stepgebruikers en voetgangers is ronduit onveilig. Dat is helaas opnieuw gebleken.

1169 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Selon le premier baromètre de la sécurité routière 2025 de l'Institut Vias, le nombre d'accidents corporels impliquant des trottinettes électriques a augmenté de 62 % au premier trimestre 2025 par rapport à la même période l'an dernier, avec une moyenne de cinq accidents par jour en Belgique. À Bruxelles, cette progression atteint 44 %, avec 127 accidents recensés contre 88 l'an dernier.

Cette situation soulève des préoccupations quant à la sécurité des usagers de la route et à l'efficacité des mesures réglementaires en vigueur. Pour limiter le nombre d'accidents, l'Institut Vias a formulé plusieurs recommandations, dont certaines relèvent des autorités régionales.

Quelles mesures la Région a-t-elle déjà prises afin de rendre le port du casque obligatoire pour les utilisateurs de trottinettes électriques ? La Région prévoit-elle des dispositions ou des campagnes pour encourager le port d'une veste fluorescente la nuit, et comment ces mesures seront-elles contrôlées ?

D'autres mesures existent-elles pour renforcer la sécurité des usagers de trottinettes électriques en matière d'infrastructures et de signalisation ?

Des études ont-elles été réalisées pour recenser les principaux facteurs d'accidents impliquant des trottinettes électriques à Bruxelles ? Quelles conclusions en ont été tirées pour orienter la Région dans ses actions ?

La Région mettra-t-elle en place des actions de sensibilisation ou de formation à destination des utilisateurs de trottinettes électriques pour promouvoir une conduite plus sûre ?

La Région a-t-elle analysé la légalité et l'incidence de la récente cession d'une partie du parc et de la licence d'exploitation à la société Lime ? Quelles conséquences cette opération peut-elle avoir sur la réglementation du secteur ?

Quelle est votre position quant à une éventuelle décision défavorable du Conseil d'État - attendue prochainement - sur la question du transfert de licence et de l'organisation du marché ?

Quelles mesures la Région prendra-t-elle pour garantir le respect de la réglementation et la sécurité des usagers si cet avis venait à être confirmé ?

Welke maatregelen, zoals het verplicht dragen van een helm en een fluorescerend vestje, zullen er worden genomen om de veiligheid van gebruikers van elektrische steps te verhogen?

Wat schrijft de huidige regelgeving voor inzake verlichting en zichtbaarheid op elektrische steps? Worden de regels voldoende gehandhaafd?

Zijn er structurele ingrepen gepland aan de rotonde op de Van Praetlaan en andere gevaarlijke verkeerspunten om de verkeersveiligheid te verbeteren?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias Institute is het aantal letselongevallen in Brussel waarbij elektrische steps betrokken waren in het eerste kwartaal van 2025 met 44% gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

Heeft het gewest maatregelen genomen om het dragen van een helm te verplichten en het dragen van een fluo-vest 's nachts aan te moedigen? Zijn er ook maatregelen gepland op het vlak van infrastructuur en bewegwijzering? Zijn de belangrijkste oorzaken van ongevallen met elektrische steps in Brussel in kaart gebracht? Zal het gewest acties opzetten om een veiligere rijstijl te bevorderen?

Heeft het gewest de wettigheid en de gevolgen geanalyseerd van de recente overdracht van een deel van de steps aan Lime? Wat gebeurt er als de Raad van State een ongunstige beslissing neemt over de overdracht van de licentie en de organisatie van de markt?

Werken het gewest, de gemeenten, de exploitanten van elektrische steps en de ordediensten samen om de regelgeving voor het gebruik van steps te verbeteren?

Enfin, quelles collaborations existent entre la Région, les communes, les opérateurs de trottinettes électriques et les forces de l'ordre pour améliorer la réglementation de l'usage des trottinettes ?

1171 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le premier baromètre de l'Institut Vias pour 2025 met en lumière une réalité particulièrement préoccupante : la multiplication des accidents corporels impliquant une trottinette électrique. Certes, la Région bruxelloise enregistre une hausse moins spectaculaire que les deux autres Régions, mais les chiffres n'en sont pas moins alarmants, puisqu'une augmentation de 44 % est constatée au premier trimestre 2025 par rapport à la même période en 2024.

Dans notre Région, 127 accidents corporels ont été recensés en trois mois, contre 88 l'an dernier. En outre, il ne s'agit que des cas où la police est intervenue, alors que dans bon nombre de situations, les victimes sont directement hospitalisées et ne font pas l'objet d'un enregistrement par la police.

Les recommandations de Vias ne peuvent pas être ignorées et elles rejoignent d'ailleurs directement les propositions que mes collègues et moi-même avons déposées dans cette assemblée : l'obligation du port du casque, étant donné que la majorité des blessures touchent la tête et le visage, et l'obligation du port de la veste réfléchissante dès la tombée de la nuit, les trottinettistes étant pratiquement invisibles en soirée.

Autre constat alarmant, parmi les 500 accidents corporels subis par des enfants ou des adolescents en 2024 à Bruxelles, 12 % concernaient des trottinettistes, soit une proportion équivalente à celle des cyclistes. Cette statistique illustre l'urgence d'agir.

Dès lors, disposez-vous à ce stade de données hospitalières permettant de compléter les données publiées par Vias ? Comment expliquez-vous cette hausse brutale du nombre d'usagers de trottinettes victimes d'accidents corporels au premier trimestre de cette année ?

Des mesures particulières sont-elles prévues pour endiguer cet accroissement ? Que pensez-vous de la proposition de rendre le port du casque et du gilet réfléchissant obligatoire pour les usagers de trottinettes ?

Adhérez-vous aux propositions émises par le ministre fédéral de la Mobilité visant, d'une part, à limiter la vitesse de toutes les trottinettes électriques à 20 km/h - limite déjà en vigueur à Bruxelles pour les trottinettes partagées - et d'autre part, à imposer l'immatriculation des trottinettes privées et en libre-service ?

1173 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Le premier baromètre de la sécurité routière de l'Institut Vias pour l'année 2025 met en lumière une explosion du nombre d'accidents corporels impliquant une trottinette électrique, notamment en Région bruxelloise.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Volgens de cijfers van Vias Institute werden in het eerste kwartaal van 2025 127 letselongevallen geregistreerd waarbij een elektrische step betrokken was, tegenover 88 vorig jaar. Dat is een verontrustende stijging. Bovendien komen daar nog de gevallen bij waar de politie geen weet van heeft.

Een andere alarmerende vaststelling is dat 12% van de 500 letselongevallen bij Brusselse kinderen of adolescenten in 2024 betrekking had op stepgebruikers.

Beschikt u over ziekenhuisgegevens om de gegevens van Vias Institute aan te vullen? Hoe verklaart u de enorme stijging van het aantal letselongevallen bij stepgebruikers?

Welke maatregelen plant u om de trend te keren? Wat vindt u van de aanbeveling van Vias Institute om een helm en een fluohesje te verplichten?

Bent u het eens met de voorstellen van de federale minister van Mobiliteit om de snelheid van alle elektrische steps te beperken tot 20 km/u en een registratieplicht voor steps in te voeren?

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Volgens Vias Institute is het aantal letselongevallen waarbij een elektrische step betrokken is, enorm gestegen. De MR waarschuwt al lang voor de problemen die elektrische steps veroorzaken en blijft herhalen dat er een duidelijk kader nodig is.

Le MR alerte depuis longtemps sur les difficultés liées à l'intégration des trottinettes électriques dans la circulation. Leur usage croissant a un impact indéniable sur le nombre d'accidents et, donc, de victimes de la route. Nous ne cessons de répéter que les nouvelles habitudes de déplacement exigent un encadrement clair et une véritable stratégie d'intégration dans le trafic.

Heureusement, le pouvoir fédéral n'a pas tardé à assumer ses responsabilités en adaptant le Code de la route. Il a ainsi interdit la circulation des trottinettes sur les trottoirs, leur conduite à deux sur un même engin et leur usage avant seize ans. Ces avancées ont été saluées par l'Institut Vias. De son côté, la police a mené une série de contrôles pour faire respecter les nouvelles règles et sensibiliser la population.

Toutefois, force est de constater que nous devons aller plus loin, à tous les niveaux de pouvoir, pour garantir la sécurité. C'est pourquoi le MR a déposé à la Chambre une proposition de loi visant à immatriculer les trottinettes électriques et les vélos à assistance électrique. L'objectif est clair : responsabiliser les conducteurs en cas d'accident ou d'infraction. La dimension de sécurité routière au sens large contenue dans cette proposition ne vous aura pas échappé.

Pour sa part, le ministre fédéral de la Mobilité a annoncé que les recommandations formulées par l'Institut Vias méritaient toute l'attention du niveau fédéral et qu'il collaborera avec les Régions et les acteurs de terrain pour adopter des mesures concrètes et efficaces.

Le signal d'alarme lancé par l'Institut Vias doit être entendu à tous les niveaux de pouvoir. Ses récentes études confirment que la prévention et l'adaptation de la réglementation sont indispensables pour contenir l'augmentation inquiétante du nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques.

Compte tenu de la demande du procureur du Roi invitant les bourgmestres à envisager l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service sur le territoire de la Région bruxelloise, en raison de leur utilisation fréquente par des criminels, il apparaît indispensable que la Région prenne, elle aussi, ses responsabilités.

1175 Quelles sont les dernières mesures prises par la Région pour assurer la sécurité des usagers de trottinettes électriques ?

Les critères renforcés pour l'octroi des licences aux opérateurs de trottinettes et vélos partagés, notamment concernant le suivi des accidents et l'encouragement au port du casque, semblent insuffisants face à la hausse du nombre d'accidents. Quelles mesures supplémentaires envisagez-vous ?

Comment allez-vous répondre au signal d'alerte lancé par l'Institut Vias ? Où en sont vos échanges avec le ministre fédéral de la Mobilité concernant cet enjeu ?

L'Institut Vias justifie l'explosion du nombre d'accidents à Bruxelles par la hausse des achats de trottinettes personnelles,

De federale regering heeft de Wegcode aangepast en het gebruik van steps op trottoirs, het rijden met twee personen op een step en het gebruik door kinderen jonger dan zestien jaar verboden. Die maatregelen volstaan evenwel niet. Daarom heeft de MR in de Kamer een wetsvoorstel ingediend om de inschrijving van elektrische steps en fietsen verplicht te maken, zodat de bestuurders verantwoordelijk kunnen worden gesteld in geval van een ongeval of overtreding.

De federale minister van Mobiliteit heeft aangekondigd dat hij rekening zal houden met de aanbevelingen van Vias Institute en zal samenwerken met de gewesten om maatregelen uit te werken. Bovendien heeft de procureur des Konings de Brusselse burgemeesters gevraagd om een verbod op elektrische deelsteps te overwegen, omdat ze vaak door criminelen worden gebruikt.

Welke maatregelen hebt u recent genomen om de veiligheid van stepgebruikers te waarborgen? De aangescherpte vergunningscriteria voor deelsteps blijken onvoldoende. Welke aanvullende maatregelen overweegt u? Overlegt u met de federale minister van Mobiliteit?

Volgens Vias Institute is de forse toename van het aantal ongevallen te wijten aan de stijging van het aantal privésteps nu er minder deelsteps in omloop zijn. Deelt u die analyse?

Overweegt u een inschrijvingsplicht voor elektrische steps? Hoe kan het gewest het verzoek van de procureur des Konings inzake het verbod op elektrische deelsteps steunen?

qui est notamment liée à la baisse du nombre de trottinettes en libre-service intégral. Que répondez-vous à cette analyse ?

En ce qui concerne le projet de loi porté à l'échelon fédéral sur l'immatriculation des trottinettes électriques, qu'envisagez-vous au niveau régional ? L'autorité fédérale vous a adressé un appel clair à cet égard.

Enfin, quels sont les leviers régionaux devant permettre de soutenir la demande du procureur du Roi concernant l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service intégral ?

1177 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - L'infrastructure cyclable est elle-même une des sources principales de ces accidents de trottinette ou de vélo : trous, bordures, obstacles, potelets, barrières, revêtements glissants et/ou non entretenus, rails de tram, mais aussi absence de pistes cyclables bien séparées même là où elles sont pourtant indispensables.

La Région doit participer à la création d'un réseau de pistes cyclables bien sécurisé, comme à Copenhague par exemple. Tout cela est-il en discussion actuellement ?

Il y a lieu de réduire le nombre de trottinettes qui inondent les rues et les trottoirs de Bruxelles en instaurant un marché public unique, afin de collaborer avec la société dont le tarif est le plus attractif tout en répondant à des critères de respect social et environnemental avec du matériel de qualité, bridé et sécurisé. Une sensibilisation forte des usagers aux dangers évoqués est également à prévoir.

Ces mesures exigent, selon mon groupe, une gestion publique des vélos et des trottinettes électriques. Cet élément fait-il partie des négociations en cours ?

Il convient aussi de renforcer le réseau de nuit Noctis en revenant au minimum aux 17 lignes originelles et de ne plus limiter ce réseau aux week-ends. En effet, s'il est dangereux de rouler en trottinette en journée, ça l'est encore plus en fin de soirée, quand il fait nuit. Il y va de la protection de nos jeunes. Ce point fait-il aussi partie des négociations ?

Enfin, je voudrais saluer le professionnalisme des conducteurs de la STIB, qui tous les jours évitent des accidents graves avec des utilisateurs de trottinettes. Personne ici ne peut imaginer le nombre d'angles morts qui entravent la vision des conducteurs de bus ou de tram ; les trottinettistes ne sont souvent pas visibles. Pour éviter d'autres victimes demain, des campagnes de sensibilisation des usagers sont nécessaires pour les inciter à ne pas longer un bus ou un tram, ou à ne jamais leur couper la route. Des campagnes de sensibilisation seront-elles organisées ?

1179 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).** - La remarque sur l'infrastructure cyclable de M. Rittweger de Moor est très pertinente. Un nombre important d'accidents est en effet lié au manque d'infrastructure adaptée à la mobilité douce et au manque

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Gebrekkige fietsinfrastructuur is een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen met steps of fietsen. Er is dus nood aan een veilig fietsnetwerk, zoals in Kopenhagen.*

Voorts moet het aantal steps worden teruggedrongen door slechts met één bedrijf samen te werken, en moet de bewustwording over de risico's worden aangescherpt.

Daarnaast moeten de zeventien oorspronkelijke Noctislijnen opnieuw in gebruik worden genomen en mag die dienstverlening niet tot het weekend beperkt blijven. Maken al die punten deel uit van de lopende onderhandelingen?

Ik bewonder het professionalisme van de MIVB-bestuurders, die elke dag ernstige ongevallen met stepgebruikers voorkomen. Komen er bewustmakingscampagnes om stepgebruikers aan te moedigen niet naast een bus of tram te rijden?

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *De opmerking van de heer Rittweger de Moor over de fietsinfrastructuur is zeer relevant.*

de continuité des pistes cyclables. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Avec la généralisation croissante des trottinettes partagées et privées dans les rues de Bruxelles, nous observons avec inquiétude une hausse significative du nombre d'accidents, parfois mortels, impliquant ces engins. Cette augmentation préoccupante, particulièrement visible dans les services d'urgence de nos hôpitaux, nous oblige à prendre des mesures urgentes pour garantir la sécurité de tous les usagers, notamment celle des trottinettistes qui restent particulièrement exposés aux risques d'accidents.

C'est pourquoi nous soutenons la proposition du ministre fédéral de la Mobilité, M. Crucke, qui souhaite rendre le port du casque obligatoire pour les utilisateurs de trottinettes électriques, comme le recommande l'Institut Vias. Le casque constitue en effet un bouclier qui permet de réduire sensiblement la gravité des blessures en cas de chute ou de collision. Porter un casque, c'est avant tout un réflexe de prudence qui sauve des vies. Cette mesure s'inscrit dans le droit fil de la vision zéro, à savoir qu'il n'y ait plus aucun décès sur nos routes à l'horizon 2050.

Êtes-vous en contact avec le cabinet du ministre Crucke sur ce dossier ? Avez-vous pris des contacts avec les opérateurs de mobilité partagée afin d'examiner une solution permettant de préserver ce service de micromobilité tout en sécurisant davantage son utilisation ?

Plus globalement, j'ai pu lire dernièrement que près de 10 % des accidents de trottinette étaient liés à la consommation d'alcool. Il a aussi été question de 127 accidents à Bruxelles, soit un tous les trois jours. C'est beaucoup trop, et plus il y a d'utilisateurs, plus il y a un risque d'accident. Il faut agir.

Nous pouvons toutefois nous féliciter de l'augmentation de la mobilité douce et de la multimodalité à Bruxelles. Nous parlons souvent de la sécurité, qui est fondamentale, mais n'oublions pas l'importance de la promotion de la mobilité douce.

1181 **M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)** (en néerlandais).- *Les trottinettes électriques font désormais partie du paysage bruxellois. En réalité, elles recouvrent deux mondes totalement différents : d'une part, les trottinettes en libre-service, qui sont fortement réglementées, même si le port du casque n'est pas systématique et que les opérateurs n'apportent pas tous le même soin à l'entretien de leurs véhicules.*

D'autre part, les trottinettes privées, dont le moteur est plus puissant, qui accélèrent plus vite et sont parfois trafiquées. Comme l'a dit Mme Bennani, cela ne se voit pas sur l'engin même et nos zones de police ne disposent pas des moyens nécessaires pour contrôler leur vitesse de manière fiable. Vooruit.brussels plaide en faveur d'une politique claire dans ce domaine.

Êtes-vous prête à inclure des directives pour les véhicules électriques légers tels que les trottinettes électriques, mais aussi

Het is goed dat de zachte mobiliteit en de multimodaliteit stijgen, maar door de groeiende populariteit van steps stijgt ook het aantal ongevallen. In Brussel vindt om de drie dagen een ongeval met een step plaats. Dat is veel te veel en dwingt ons tot het nemen van dringende maatregelen.

Daarom steunen wij het voorstel van de federale minister van Mobiliteit, de heer Crucke, om een helm voor stepgebruikers te verplichten. Dat voorstel sluit aan bij de aanbeveling van Vias Institute en bij het gewestelijk streven naar nul doden en zwaargewonden tegen 2050. Hebt u met het kabinet van minister Crucke overleg gepleegd?

Hebt u ook contact opgenomen met de deelstepbedrijven om een oplossing uit te werken zodat de micromobiliteit behouden kan blijven, maar gepaard gaat met de nodige veiligheidsgaranties?

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- Elektrische steps zijn niet meer weg te denken uit Brussel. Ze zijn snel, goedkoop en flexibel. Voor veel jongeren zonder auto, werknemers met onregelmatige uren of wie snel nog de trein wil halen, vormen ze een goed alternatief.

Toch spreken we vaak over e-steps als één onderwerp, terwijl er eigenlijk twee totaal verschillende werelden achter schuilgaan. Enerzijds zijn er de deelsteps, die intussen sterk gereguleerd zijn. De snelheid is beperkt, de software is centraal aangepast en ze rijden automatisch trager in drukke zones. Ook daar moeten we echter oppassen. Het helmgebruik is niet vanzelfsprekend en de operatoren onderhouden de toestellen niet altijd even goed. Ikzelf ben dan ook eerder geneigd om een deelfiets te nemen in plaats van een deelstep.

De privésteps zijn dan weer een totaal ander verhaal. Met een krachtigere aandrijving trekken ze sneller op en ze worden

les speed pedelecs et les vélos électriques, dans la conception et le réaménagement des voiries régionales ?

Envisagez-vous des mesures spécifiques pour créer des infrastructures permettant d'éviter les conflits entre les différents modes de transport aux abords des écoles, des parcs ou des nœuds de correspondance ?

Envisagez-vous, avec Bruxelles Mobilité, de mener une campagne de sensibilisation spécifique sur les trottinettes privées, en mettant l'accent sur la vitesse, le port du casque et les risques liés aux appareils trafiqués ?

soms bewust opgedreven. Zoals mevrouw Bennani al heeft aangehaald, is dat niet te zien aan het toestel en onze politiezones beschikken niet over de nodige middelen om hun snelheid betrouwbaar te meten. Vooruit.brussels pleit op dat vlak dan ook voor een duidelijk beleid. Wie zich met een step tussen auto's, vrachtwagens en bussen begeeft, doet dat vandaag zonder echte bescherming. Onze collega's in het Vlaams Parlement en de federale Kamer werken al aan een duidelijke beleidslijn. Op Vlaams niveau willen we inzetten op bewustmaking, zichtbaarheid en veilige infrastructuur en op federaal niveau op normen, zoals een maximumsnelheid van 20 km/u en een lager motorvermogen. Federaal minister Beenders ijvert ervoor om gemakkelijk te manipuleren steps uit de markt te halen. Ook in Brussel moeten we daarop inspelen.

Bent u bereid om bij het ontwerp en de heraanleg van gewestwegen richtlijnen op te nemen voor lichte elektrische voertuigen zoals e-steps, maar ook speedpedelecs en elektrische fietsen?

Bent u van plan specifieke maatregelen te nemen voor conflictarme infrastructuur rond scholen, parken of overstappunten, waar veel jongeren zich met e-steps verplaatsen?

Plant u samen met Brussel Mobiliteit een specifieke bewustmakingscampagne rond privésteps, met aandacht voor snelheid, helmgebruik en de risico's die gepaard gaan met opgedreven toestellen?

¹¹⁸³ **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais). - *La mobilité partagée et les trottinettes peuvent jouer un rôle important dans le transfert modal. Par ailleurs, il est important que nous veillions à la qualité des infrastructures pour la mobilité douce.*

L'année dernière, cinq personnes ont trouvé la mort à Bruxelles à cause de trottinettes. C'est inquiétant, et ce ne sont pas toujours les utilisateurs de trottinettes qui sont en tort.

Il faut savoir que la vitesse et la petite taille des roues facilitent les chutes. En outre, tomber d'une trottinette peut causer des blessures graves au visage et au torse. L'exécutif doit y être attentif, même si c'est surtout du ressort du gouvernement fédéral.

Que pensez-vous de l'utilisation des trottinettes dans la Région, compte tenu de la vision zéro que vous défendez ?

De heer Stijn Bex (Groen). - Deelmobiliteit en steps kunnen een belangrijke rol spelen in de modal shift. Daarom hebben we er ook op ingezet. Daarnaast is het belangrijk dat we zorgen voor goede infrastructuur voor fietsers, stepgebruikers enzovoort, en dat doet u ook.

U zet ook sterk in op verkeersveiligheid en hanteert de nulvisie, waarbij u streeft naar nul verkeersdoden in Brussel. In dat kader kunnen we niet anders dan naar de cijfers kijken. Het voorbije jaar zijn er in Brussel al vijf doden gevallen met steps. Dat is ontzettend veel. Die ongevallen berokkenen veel leed, en het zijn lang niet altijd de stepgebruikers die in overtreding zijn. Al met al is het een verontrustende tendens.

Ik voerde mijn eigen studie uit naar verkeersveiligheid en kwam tot de conclusie dat hoe sneller ik rijd en hoe kleiner mijn wielen zijn, hoe gemakkelijker ik val. Op een step met kleine wielletjes voel ik me een stuk minder op mijn gemak dan op een fiets met grote wielen. Een stepgebruiker die valt, valt bovendien met zijn gezicht op de grond en met zijn bovenlichaam op het stuur van de step. Steps kunnen bij een val dan ook zware letsels veroorzaken. Daar moeten beleidsmakers extra aandacht aan besteden, ook al vallen zeer veel aspecten onder federale bevoegdheid en spelen de politiezones een belangrijke rol in de handhaving.

Hoe staat u als minister tegenover stepgebruik in het gewest, gezien de nulvisie die u verdedigt?

1185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *L'objectif régional est d'atteindre zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030.*

Les trottinettes électriques sont un nouveau mode de transport très populaire chez les jeunes. Nous sommes favorables aux modes de transport alternatifs, mais ne pouvons ignorer l'augmentation du nombre d'accidents avec lésions corporelles impliquant ces engins.

1187 *(poursuivant en français)*

Cette année, pas moins de cinq trottinettistes sont décédés sur la voie publique, sur une période plus longue que les six premiers mois de l'année. C'est énorme ! Je veux d'ailleurs insister sur le fait que la cause de l'accident n'est pas toujours la trottinette elle-même et qu'une politique de mobilité plus large reste absolument nécessaire pour réduire le nombre d'accidents impliquant des usagers actifs sur nos routes.

Il faut être conscient de ces chiffres et je sais que vous avez déjà accueilli des représentants des services d'urgence au sein du Parlement. Leurs témoignages avaient fortement touché les députés présents à ces rencontres. En effet, une chute à vélo implique le plus souvent de tomber sur le côté, tandis qu'un accident à trottinette entraîne une chute vers l'avant, causant un choc à la tête ou au ventre. C'est ce que révèlent les statistiques, raison pour laquelle le type de véhicule doit être pris en considération par la politique de mobilité.

1189 *(poursuivant en néerlandais)*

Des mesures supplémentaires s'imposent, au vu de l'augmentation inquiétante du nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques. Elles pourraient être incluses dans la catégorie des petits cyclomoteurs de classe A dans la classification fédérale des véhicules, ce qui impliquerait une série d'obligations comme l'immatriculation, le port du casque, une limitation de vitesse et, si nécessaire, des obligations plus strictes en matière d'équipement.

1191 *(poursuivant en français)*

De la même manière que les vélos électriques rapides (speed pedelecs), les trottinettes électriques devraient légalement être

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het gewest streeft naar nul verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030. Dat betekent dat we daar ook acties tegenover moeten plaatsen.

Steps zijn een vrij nieuw vervoermiddel, dat vooral populair is bij jongeren. We zijn voorstander van alternatieve verplaatsingswijzen, maar we kunnen niet blind zijn voor de ongevallencijfers. Zo zagen we in de eerste drie maanden van 2025 opnieuw een stijging van het aantal ongevallen met steps. Het stepgebruik zelf steeg ook, maar dat is niet de enige verklaring. Ondertussen bevestigen de nieuwe cijfers voor de eerste jaarhelft van 2025 de trend: het aantal letselongevallen met elektrische steps in Brussel is met 49% toegenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2024.

(verder in het Frans)

Uit statistieken blijkt dat men bij een ongeluk met een step naar voren valt, met letsels aan het hoofd of de buik tot gevolg. Dit jaar zijn al vijf stepgebruikers omgekomen op de openbare weg. Dat is enorm. De step zelf is niet altijd de oorzaak van het ongeval. Een breder mobiliteitsbeleid blijft noodzakelijk.

(verder in het Nederlands)

Gezien de onrustwekkende toename van het aantal ongevallen met e-steps zijn er bijkomende maatregelen nodig. Het is mogelijk om e-steps te behandelen als kleine brommers door ze in de federale voertuigcategorisering in dezelfde categorie onder te brengen als bromfietsen van klasse A, wat ze uiteindelijk ook zijn; denk maar aan de Engelse vertaling van step (scooter). Alleen zijn ze een pak minder stabiel.

Uit een dergelijke categorisering zou dan onder meer een verplichte nummerplaat volgen, een helmplicht, een maximale voertuigsnelheid (25 km/u of zelfs 20 km/u) en waar nodig strengere verplichtingen inzake uitrusting. De huidige verplichtingen zijn minimaal, aangezien ze zich beperken tot reflectoren, zoals vermeld in artikel 82 van de Wegcode, en lichten 's nachts of bij slechte zichtbaarheid, zoals bij fietsers.

(verder in het Frans)

Net als speedpedelecs zouden elektrische steps moeten worden gelijkgesteld met bromfietsen.

assimilées à des cyclomoteurs, et ce, afin de réduire le nombre de victimes d'accidents liés à ce mode de transport.

En principe, l'enregistrement à l'achat permet de garantir que les véhicules répondent aux normes, notamment concernant la vitesse maximale. Les gens ne sont d'ailleurs pas toujours conscients qu'ils achètent une trottinette illégale. Quant à l'immatriculation, elle faciliterait le contrôle et le respect des règles de circulation, comme les limitations de vitesse.

Aux Pays-Bas, la réglementation est très différente. Cinq modèles de trottinettes électriques sont autorisés sur la voie publique. Quatre d'entre eux sont considérés comme des vélomoteurs spéciaux. Les cinq modèles requièrent tous l'immatriculation et la souscription d'une assurance. En Allemagne aussi, l'enregistrement est obligatoire.

¹¹⁹³ (poursuivant en néerlandais)

Les différents gouvernements de notre pays, y compris le gouvernement fédéral, doivent s'atteler à une réglementation plus stricte.

Pour ce qui est du port obligatoire du casque, il convient de distinguer les trottinettes électriques des vélos électriques ordinaires. Vias estime en effet que le risque d'accident avec lésions corporelles est dix fois plus élevé avec les premières. Un casque protégeant la mâchoire semble plus approprié qu'un casque de vélo.

L'immatriculation et le port du casque obligatoires relèvent de la compétence fédérale. Le ministre fédéral de la Mobilité s'est prononcé en faveur de ces deux propositions et les a inscrites à l'ordre du jour de la conférence interministérielle. Il a également lancé un cycle de consultation avec les Régions afin d'aboutir à une proposition consolidée. Notre gouvernement étant en affaires courantes, ma marge de manœuvre est limitée.

¹¹⁹⁷ (poursuivant en français)

La lettre du procureur du Roi de Bruxelles, Julien Moinil, m'a été transmise par le ministre-président. L'objectif est que

In principe garandeert registratie bij aankoop dat de step aan de normen voldoet, wat de maximumsnelheid betreft. Nu zijn mensen zich er niet altijd van bewust dat ze een illegale step kopen.

In Nederland gelden heel andere regels. Daar zijn vijf modellen elektrische steps toegestaan op de openbare weg. Vier daarvan worden beschouwd als speciale bromfietsen. Voor alle vijf modellen zijn registratie en een verzekering verplicht. Ook in Duitsland is een nummerplaat verplicht.

(verder in het Nederlands)

De verschillende regeringen van ons land moeten werk maken van een strengere regelgeving, ook de federale regering.

In verband met de helmplicht moeten we inzake verkeersveiligheid een onderscheid maken tussen e-steps en gewone elektrische fietsen. Een e-step is veel minder stabiel door zijn kleine wielen, heeft geen trapondersteuning, versnelt heel vlug waardoor hij moeilijker onder controle te houden is, en wanneer je remt, ga je door de vorm van het voertuig veel sneller over de kop. Bovendien is een step minder zichtbaar doordat het achterlicht zich net boven de grond bevindt. Per gereden kilometer heb je op een e-step volgens het Vias Institute tien keer meer kans op een letselongeval dan op een fiets.

Gezien het grote aandeel van letsels aan het hoofd en aangezicht en het katapulteffect bij ongevallen met een step lijkt een helm die de kaak beschermt geschikter dan een fietshelm.

Zowel de verplichte inschrijving als de helmplicht is echter een federale bevoegdheid. Federaal minister Crucke sprak zich over beide voorstellen positief uit en heeft ze op de agenda van de interministeriële conferentie gezet.

Voorts loopt er momenteel een adviesronde met de andere gewesten over een reeks voorstellen die in de Kamer van Volksvertegenwoordigers zijn ingediend en waarmee minister Crucke aan de slag wil om tot een geconsolideerd voorstel te komen.

De Brusselse regering is in lopende zaken, wat mijn mogelijkheden beperkt. Ik kan echter wel tijdens de besprekingen de tendensen binnen het Brussels Parlement schetsen en er op die manier voor zorgen dat de noodzakelijke hervormingen er komen.

(verder in het Frans)

In zijn brief vraagt de procureur des Konings van Brussel, Julien Moinil, dat de Gewestelijke Veiligheidsraad, de gemeenten of de

le Conseil régional de sécurité, les dix-neuf communes ou les zones de police puissent agir. Dans sa lettre, M. Moinil évoque non seulement la sécurité routière, mais aussi l'utilisation de trottinettes par les trafiquants de drogue pour prendre la fuite après des fusillades et dans le cadre de leurs activités quotidiennes liées au trafic. Ces deux préoccupations me semblent justifiées.

Nous essayons évidemment de donner suite à cette lettre. Nous pouvons travailler sur plusieurs éléments, dont la question des vélos partagés. Si les zones de police veulent agir dans l'urgence, un arrêté de police peut être rédigé pour mettre en œuvre une restriction, voire une interdiction temporaire - durant certaines heures - ou totale dans certaines zones. Cette décision revient aux bourgmestres.

S'agissant du cadre purement régional, les contrats courent jusqu'en 2026. Nous pouvons mener une réflexion pour la suite, mais M. Moinil a demandé une action plus rapide. Nous avons fourni ces éléments de réponse au ministre-président, qui pourra les transmettre aux bourgmestres.

Si les interdictions se multiplient, même si elles se limitent aux zones prioritaires de déploiement (hot spot) ou si elles ne sont valables que durant certaines heures, une réflexion devra être menée quant au maintien ou non des trottinettes partagées à Bruxelles à long terme. J'entends les arguments concernant la population qui les utilise, mais politiquement, le débat mérite d'avoir lieu.

¹²⁰¹ Notez que ce n'est pas en interdisant l'utilisation de trottinettes partagées que nous remédierons au problème, car les usagers continueront à utiliser des trottinettes privées. C'est la raison pour laquelle je pense qu'il est important de classer les trottinettes électriques dans la catégorie des cyclomoteurs, ce qui impliquerait une obligation du port du casque ainsi que l'immatriculation de la trottinette. Toutefois, ces initiatives relèvent bien évidemment d'une compétence fédérale.

Une question a également été posée concernant le rapport entre les accidents impliquant des trottinettes partagées et ceux impliquant des trottinettes privées. Malheureusement, dans les données disponibles sur les accidents, aucune distinction n'est établie entre ces deux types de trottinettes. Les deux types de trottinettes sont impliqués dans des accidents mortels.

Certaines trottinettes privées posent un défi supplémentaire en raison des vitesses parfois inconsidérées que peuvent atteindre les trottinettes débridées illégales, tandis que les trottinettes en libre-service sont soumises à une réglementation claire, à savoir une vitesse maximale de 20 km/h dans toute la Région et de 8 km/h dans les zones piétonnes. Il y a donc davantage de contrôle que dans le cas de trottinettes privées. Nous savons néanmoins que le nombre total de trottinettes en libre-service a diminué au cours de l'année 2024 et nous observons une hausse du nombre de trottinettes privées dans les rues.

politiezones kunnen optreden. Hij verwijst niet alleen naar de verkeersveiligheid, maar ook naar het gebruik van steps door drugshandelaars. Beide bekommernissen lijken mij terecht.

We proberen uiteraard gevolg te geven aan de brief. De contracten met de deelstepbedrijven lopen nog tot 2026. Er kan echter altijd een politiebesluit worden opgesteld om een tijdelijk of totaalverbod in bepaalde zones in te voeren. Die beslissing is aan de burgemeesters. Als het aantal verbodsmaatregelen toeneemt, moeten we nadenken of het behoud van deelsteps in Brussel wenselijk blijft.

In zijn brief vraagt de procureur des Konings van Brussel, Julien Moinil, dat de Gewestelijke Veiligheidsraad, de gemeenten of de politiezones kunnen optreden. Hij verwijst niet alleen naar de verkeersveiligheid, maar ook naar het gebruik van steps door drugshandelaars. Beide bekommernissen lijken mij terecht.

We proberen uiteraard gevolg te geven aan de brief. De contracten met de deelstepbedrijven lopen nog tot 2026. Er kan echter altijd een politiebesluit worden opgesteld om een tijdelijk of totaalverbod in bepaalde zones in te voeren. Die beslissing is aan de burgemeesters. Als het aantal verbodsmaatregelen toeneemt, moeten we nadenken of het behoud van deelsteps in Brussel wenselijk blijft.

1203

(poursuivant en néerlandais)

Certaines zones de police mènent des actions pour contrôler la vitesse des trottinettes privées. Nous avons également demandé aux ministres fédéraux compétents d'agir au niveau de la vente de ces trottinettes. Enfin, des saisies sont nécessaires pour sensibiliser le public à l'illégalité de ces engins.

1205

Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais).- *Il faut absolument maintenir ce mode de déplacement facile et rapide, qui contribue à désengorger le trafic.*

L'intégration des trottinettes dans la catégorie des cyclomoteurs serait vraiment une bonne chose. De même, le port du casque et l'immatriculation doivent être rendus obligatoires. Il faut également encourager l'utilisation d'un gilet fluorescent et d'un bon éclairage.

La saisie et la destruction des trottinettes est un message important, que je soutiens.

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le rond-point de l'avenue Van Praet. J'attends en tout cas avec impatience les nouvelles mesures de sécurisation.

1207

M. Ibrahim Dönmez (PS).- *Il est vrai que la trottinette est un moyen de déplacement assez récent, qui pose des problèmes en matière de sécurité, comme le révèlent les chiffres de l'Institut Vias.*

À juste titre, certains collègues ont élargi le débat à l'utilisation du casque et du gilet et à une immatriculation éventuelle des trottinettes ainsi qu'à leur encadrement, tant à l'achat qu'en matière d'entretien. Sont également concernées la qualité des infrastructures et la vigilance des conducteurs, pas seulement des conducteurs de bus. Quand je suis au volant, je redouble de prudence, car les trottinettistes sont très rapides et surgissent souvent des angles morts. Comme vous l'avez exposé, en cas de collision, l'issue peut être fatale puisque, contrairement au vélo, l'usager tombe vers l'avant, ce qui est d'autant plus dangereux.

Pour ma part, je ne suis pas partisan d'une interdiction totale des trottinettes comme c'est déjà le cas dans certaines grandes villes. Je suis contre toute forme d'interdiction. Je pense par contre que nous avons besoin d'une réglementation beaucoup

(verder in het Nederlands)

De snelheden van die privésteps zijn vaak erg zorgwekkend. Verschillende politiezones voeren daar acties rond. Daarnaast hebben we aan de bevoegde federale ministers gevraagd om bij de bron in te grijpen, namelijk bij de verkoop van steps. Tot slot denk ik dat inbeslagnames noodzakelijk zijn om het bewustzijn te vergroten dat dergelijke steps illegaal zijn.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke).- Het is heel belangrijk dat de Brusselaars van steps kunnen blijven gebruikmaken. Ze zijn heel gemakkelijk en vlot en zorgen voor minder files. Toch is het ook belangrijk dat we iedereen oproepen om spontaan een helm, een fluohesje en verlichting te dragen in deze donkere dagen. 's Morgens op weg naar school is het donker en ook 's avonds is het al heel vroeg donker.

U hebt gelijk wanneer u zegt dat steps correct aangekocht en vooral correct onderhouden moeten worden. Het verheugt me dat een inschrijving van e-steps als bromfiets op tafel ligt. Dat zal het gemakkelijker maken om te controleren wie niet helemaal reglementair rijdt en wie niet veilig rijdt.

Stepgebruikers blijven zich echter zonder de meest elementaire hoofdbescherming in het verkeer begeven. Een helm en een nummerplaat moeten verplicht worden. Naast verlichting is ook een fluohesje een noodzakelijke maatregel om de vereiste zichtbaarheid te garanderen, zeker wanneer het donker is, bij regen of op complexe kruispunten.

De inbeslagname en vernietiging van steps is een belangrijke boodschap waar ik achter sta.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de rotonde aan de Van Praetlaan. Aangezien ik daar dagelijks voorbijrijd, zal ik wel zien hoe de situatie daar verder evolueert. Ik kijk in ieder geval uit naar de bijkomende maatregelen.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Steps zijn een vrij recent vervoermiddel, dat heel wat veiligheidsproblemen met zich meebrengt, zoals blijkt uit de cijfers van Vias Institute. Sommige collega's pleiten dan ook terecht voor een helm, een veiligheidsvest en de registratie van steps. Ook de kwaliteit van de infrastructuur en de waakzaamheid van bestuurders, niet alleen van buschauffeurs, spelen een rol.*

Zelf ben ik geen voorstander van een totaalverbod op steps, maar een veel strengere regelgeving is wel nodig.

Onlangs heeft de Brusselse procureur des Konings erop gewezen dat steps vaak worden gebruikt bij misdrijven. De Conferentie van Burgemeesters heeft geopperd om deelsteps te verbieden. Een collega heeft zelfs voorgesteld om het nachtnetwerk Noctis uit te breiden. We moeten dus een transversaal debat voeren over de infrastructuur en de veiligheid van de gebruikers.

plus importante. Ce débat doit être approfondi et doit nous amener à revoir la manière dont nous avons, sous la législature précédente, encadré la micromobilité.

Très récemment, le procureur du Roi bruxellois, Julien Moinil, a soulevé que les trottinettes étaient souvent utilisées lors de délits. J'ai déposé d'ailleurs une question orale à ce sujet. La conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale s'est également exprimée à cet égard, en lançant la piste d'une interdiction des trottinettes partagées. Un collègue a même suggéré un élargissement du réseau de nuit Noctis. Nous devons donc mener un débat global et transversal tant sur la sécurité des usagers que sur les infrastructures.

¹²⁰⁹ **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Effectivement, nous avons auditionné, sous la législature précédente, le docteur Pierre Youatou Towo, responsable du service des urgences au CHU Saint-Pierre. Il nous a dressé trois constats sans appel :

- les lésions à la tête et maxillo-faciales constituent la quasi-totalité des lésions dues à des chutes à trottinette ;
- le port du casque évite la quasi-totalité des blessures graves ;
- le nombre d'accidents de trottinette est fortement sous-évalué, car nous ne disposons que des statistiques policières.

J'ai dit à plusieurs reprises que nous devrions envisager la possibilité de disposer également des statistiques hospitalières.

Je me réjouis d'entendre que la ministre et la majorité de mes collègues partagent notre avis sur l'obligation du port du casque, l'immatriculation des trottinettes et les mesures visant à accroître la sécurité des usagers.

S'agissant du port du casque, le groupe DéFI a déposé, sous la législature précédente et à nouveau sous la présente, deux propositions de résolution. Elles visent en particulier l'obligation du port du casque pour les livreurs professionnels à trottinette et à vélo. Il s'agit d'imposer aux sociétés qui les emploient d'assurer leur protection dans la circulation bruxelloise et de leur fournir un casque pour leurs déplacements.

Le groupe DéFI souhaite vivement que ces deux propositions soient inscrites à l'agenda de nos travaux.

¹²¹³ **Mme Clémentine Barzin (MR).** - Je vous remercie pour vos nombreux éléments de réponse. Vous confirmez l'importance de la problématique ainsi que les chiffres en augmentation, avec cinq décès au cours de l'année écoulée. Ce dossier doit figurer parmi nos priorités.

Vous vous montrez favorable à l'obligation d'enregistrement, d'immatriculation et d'assurance. Nos propositions au niveau fédéral appuient ces mesures. Il faudra par conséquent sanctionner les contrevenants. Les plaques d'immatriculation

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Tijdens de vorige regeerperiode bevestigde het hoofd van de spoeddienst van het UMC Sint-Pieter dat een valpartij met een step bijna altijd tot hoofdletsels leidt, dat het dragen van een helm nagenoeg alle ernstige verwondingen voorkomt en dat het aantal ongevallen met steps sterk wordt onderschat, omdat we alleen over politiecijfers beschikken.

Ik ben verheugd te horen dat de minister en de meeste collega's onze mening over de helmplicht en de registratie van steps delen. DéFI heeft twee voorstellen van resolutie ingediend, die betrekking hebben op een helmplicht voor professionele bezorgers op steps en fietsen. Wij hopen dat ze op de agenda zullen worden geplaatst.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans). - U bevestigt de toenemende ongevallencijfers, met vijf dodelijke slachtoffers het afgelopen jaar. Dit dossier moet een van onze prioriteiten zijn.

U bent voorstander van een verplichte registratie, inschrijving en verzekering, zodat de snelheid kan worden gecontroleerd en overtreders kunnen worden bestraft. U pleit er ook voor om een helmplicht in te voeren en steps op te nemen in de categorie bromfietsen, maar u wijst erop dat dat allemaal federale bevoegdheden zijn.

permettront de contrôler la vitesse ; les dispositifs type lidar doivent pouvoir s'appliquer à cet égard.

Vous rappelez que le port du casque est une compétence fédérale tout en vous montrant favorable à une intégration dans la catégorie des cyclomoteurs. Le groupe MR approuve l'idée de casques intégrés, autrement dit à disposition, et notamment la demande en ce sens faite aux opérateurs de libre-service intégral. Qu'en est-il de cette démarche ? Nous constatons, en effet, que la sensibilisation ne suffit pas, comme l'a montré l'étude de l'Institut Vias.

Au-delà du casque intégré, quels points soulignez-vous dans le cadre des conventions avec les opérateurs pour ce qui est de l'équipement des trottinettes ? Les clignotants, par exemple, améliorent la visibilité sur la route et peuvent être ajoutés à ces dernières. Ce type d'équipement peut-il être mis en avant auprès des opérateurs ?

En ce qui concerne la sécurité routière en général, il convient de renforcer certains messages auprès des utilisateurs de trottinettes au sujet de leur équipement personnel, entre autres pour renforcer leur visibilité.

Quant à l'espace public dans sa globalité, j'attire votre attention sur l'importance de la lumière en tant que facteur de sécurité routière, en dépit des considérations relatives à la crise énergétique soulevées dans le cadre du plan lumière.

Je rappelle aussi la nécessité de renforcer les campagnes de prévention à l'égard des utilisateurs.

¹²¹⁵ **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Cinq décès, c'est terrible, mais il pourrait y avoir cinq morts par jour sans les réflexes et le professionnalisme des conducteurs de la STIB ou des chauffeurs de taxis, vu l'inconscience d'un grand nombre d'usagers de ces trottinettes. Ceux-ci surgissent de partout et slaloment dans le trafic, en pensant à tort qu'ils sont visibles.

Nous continuerons donc d'insister sur l'importance de campagnes de sensibilisation et d'infrastructures adaptées et sécurisées.

¹²¹⁵ **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Monsieur Rittweger de Moor, j'avais beaucoup apprécié votre première intervention, j'apprécie moins votre deuxième. Il ne faut pas déplacer le problème ; il incombe à l'usager fort de faire attention à l'usager faible, et non le contraire.

Madame la Ministre, je vous remercie pour la nuance que vous avez apportée, en distinguant bien les trottinettes et les vélos.

Comme vous l'avez dit, une réflexion est en cours au niveau fédéral en vue de rendre éventuellement obligatoire le port du casque en trottinette à partir d'un certain diamètre de roues. Il s'agit d'une piste intéressante. Il est également envisagé d'imposer le port du casque aux enfants, en trottinette comme à

Hebt u aan de deelstepbedrijven gevraagd om helmen ter beschikking te stellen of de steps veiliger uit te rusten, bijvoorbeeld met knipperlichten?

Zal er in bewustmakingsacties meer nadruk gelegd worden op het belang van de zichtbaarheid van stepgebruikers?

Tot slot draagt ook een goede openbare verlichting bij aan de verkeersveiligheid. Daarop mag niet worden bespaard.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Vijf doden is verschrikkelijk, maar zonder de reflexen en professionaliteit van de MIVB- en taxichauffeurs zouden er wel vijf doden per dag kunnen vallen, aangezien heel wat stepgebruikers onvoorzichtig zijn en van alle kanten opduiken. We blijven daarom hameren op het belang van bewustmakingscampagnes en veilige infrastructuur.*

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *Mijnheer Rittweger de Moor, we mogen het probleem niet omdraaien. De sterke weggebruikers moeten op de zwakke gebruikers letten, en niet andersom.*

Het is interessant dat er op federaal niveau wordt nagedacht over een helmplicht op een step vanaf een bepaalde wioldiameter.

Als die helmplicht er komt, is het nuttig om overeenstemming te bereiken met de deelstepbedrijven. Wie 's avonds met het openbaar vervoer naar het stadscentrum reist, neemt meestal geen helm mee, terwijl hij soms met een step naar huis gaat.

vélo, conformément au principe général de protection des moins de douze ans.

Concernant le port du casque et la multimodalité, il faudra s'accorder avec les fournisseurs de trottinettes partagées. En effet, quand on sort le soir au centre-ville en prenant les transports en commun, on n'emporte généralement pas de casque, alors qu'on rentre parfois en trottinette.

1219 **M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)** *(en néerlandais).*- *Monsieur Bex, les trottinettes sont certes plus dangereuses, mais de nombreux accidents sont dus au comportement des utilisateurs.*

En outre, il est très facile de frauder avec les applications de trottinettes en libre-service. Serait-il envisageable d'utiliser la reconnaissance faciale pour les applications de trottinettes en libre-service ?

1221 **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais).*- *Les solutions envisagées pour rendre les trottinettes moins problématiques pour la sécurité routière diminueraient l'attrait des trottinettes en libre-service, au risque de les voir disparaître de nos rues. Nous devons veiller aux autres solutions de mobilité douce.*

Il faut envisager de rendre le port du casque ou l'immatriculation des trottinettes obligatoire. Je suis plus réticent pour les vélos électriques, car cela risque d'avoir un effet dissuasif. Ils sont dix fois moins dangereux que les trottinettes et nos politiques doivent en tenir compte.

- Les incidents sont clos.

1225 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

1225 **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,**

1225 **concernant la fuite de données chez parking.brussels.**

1225 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- Ik heb ook mijn onderzoek gedaan, collega Bex. Steps zijn zeker gevaarlijker, maar het is duidelijk dat veel ongevallen veroorzaakt worden door het gedrag van de gebruikers. Veel jongeren gebruiken steps omdat het cooler is dan fietsen.

Bovendien is het heel eenvoudig om te frauderen met de applicaties van deelsteps. Zo is het mogelijk om de account van iemand anders te gebruiken of een account aan te maken op naam van de ouders, waardoor in bepaalde wijken jongeren onder de 16 jaar steps gebruiken.

De controles bij de apps van deelauto's zijn veel strenger. Is het een optie om gezichtsherkenning toe te passen bij de apps voor deelsteps?

De heer Stijn Bex (Groen).- Uit de vragen, maar ook uit de antwoorden van de minister blijkt duidelijk dat steps een echt probleem voor de verkeersveiligheid vormen. Er zijn een aantal oplossingen geopperd, maar als je die zou doordrijven, maak je deelsteps minder aantrekkelijk en zouden ze weleens uit het straatbeeld kunnen verdwijnen. We moeten dus heel voorzichtig zijn en ervoor zorgen dat er voldoende alternatieven op het vlak van zachte mobiliteit blijven bestaan.

Het lijkt me nuttig om na te denken over een helmplicht of verplichte nummerplaat voor steps. Wanneer ik collega's hoor zeggen dat we die maatregelen ook voor elektrische fietsen moeten invoeren, ben ik evenwel veel terughoudender, want we moeten mensen die geen steps meer gebruiken, wel nog naar elektrische fietsen kunnen leiden. Een helmplicht voor elektrische fietsen zal voor veel mensen ontradend werken. U hebt gezegd dat steps tien keer gevaarlijker zijn dan elektrische fietsen. Daar moeten we rekening mee houden in het beleid.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

betreffende het gegevenslek bij parking.brussels.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

1225 **concernant l'incident de cybersécurité chez parking.brussels.**

1229 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Il y a quelques mois, un sous-traitant de parking.brussels a été victime d'une cyberattaque, et potentiellement d'une fuite massive de données personnelles concernant les titulaires de cartes de dérogation à Bruxelles. Ces données comprennent des informations particulièrement sensibles : identité, adresse, plaque d'immatriculation, numéro de téléphone, ou encore des documents justificatifs transmis lors de la demande.

Au-delà de la gravité de cette intrusion, nous avons été frappés par le ton totalement déconnecté de la communication de parking.brussels. Le courriel d'avertissement envoyé aux usagers concernés n'exprime en effet aucun regret, aucune excuse, et aucune reconnaissance de la responsabilité de l'institution. C'est pourtant une règle élémentaire : lorsqu'on est dépositaire de données personnelles, on est responsable de leur sécurité. Peu importe que la faille provienne d'un sous-traitant, c'est parking.brussels qui est responsable. Je m'étonne donc de ce manque de correction formelle vis-à-vis des usagers concernés.

Au-delà de la forme, il y a le fond : cette attaque soulève de très sérieuses questions sur la gouvernance numérique et la sécurité des données dans les services publics bruxellois. La confiance des citoyens dans les institutions passe aussi par la manière dont celles-ci traitent leurs données. Cette affaire mérite une réponse à la hauteur de l'enjeu.

Sur quelles bases ce prestataire a-t-il été sélectionné ? De quelle expertise en cybersécurité a-t-il fait preuve ?

Quelles étaient les exigences précises du cahier des charges en matière de protection des données ? Des certifications ou des audits de sécurité étaient-ils requis ?

Des tests d'intrusion ou de résilience ont-ils été menés avant ou pendant la mission du prestataire ?

Quelles leçons tirez-vous de cette attaque ? Quelles mesures allez-vous prendre pour garantir que les services de parking.brussels ne soient plus à ce point vulnérables ?

1231 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Le jeudi 19 juin dernier, un message particulièrement inquiétant a été adressé aux usagers de parking.brussels. Ce courrier émanant de l'agence régionale bruxelloise du stationnement informait les citoyens d'un incident de sécurité ayant entraîné un vol de données à caractère personnel auprès de l'un de ses sous-traitants. Il s'agirait d'une intrusion malveillante dans les systèmes informatiques du prestataire chargé de la gestion des cartes de dérogation au stationnement.

Selon les informations transmises, l'attaque aurait été rapidement contenue, mais des données sensibles auraient néanmoins été compromises : nom, prénom, adresse postale,

betreffende het cyberveiligheidsincident bij parking.brussels.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Door een cyberaanval bij een onderaannemer van parking.brussels zijn enkele maanden geleden mogelijk gevoelige gegevens gelekt van mensen met een uitzonderingskaart.

De communicatie van parking.brussels over het incident bevatte geen enkele verontschuldiging, terwijl het parkeeragentschap als bewaarder van persoonsgegevens verantwoordelijk is voor de veiligheid ervan.

Bovendien roept de aanval ernstige vragen op over de gegevensbeveiliging bij de Brusselse overheidsdiensten.

Hoe werd de dienstverlener geselecteerd en welke expertise kon hij aantonen op het gebied van cyberveiligheid? Wat waren de vereisten voor gegevensbescherming in het bestek? Werden voor of tijdens de opdracht van de dienstverlener inbraakbestendigheids tests uitgevoerd? Welke lessen trekt u uit de aanval? Hoe zult u de diensten van parking.brussels minder kwetsbaar maken?

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Op 19 juni 2025 bracht parking.brussels zijn gebruikers met een uitzonderingskaart de verontrustende boodschap dat hun persoonsgegevens waren gestolen bij een cyberaanval op een van zijn onderaannemers.

Dat soort incidenten doet de prangende vraag rijzen hoe we de beveiliging van persoonsgegevens bij de gewestelijke overheidsinstellingen kunnen waarborgen. Het ondermijnt het vertrouwen van burgers in de overheid. Bovendien kan identiteitsfraude verstrekkende gevolgen hebben. Het vereist dan ook een transparante, strikte en snelle reactie.

numéro de plaque d'immatriculation, coordonnées de contact, voire numéro de registre national.

L'alerte lancée par parking.brussels suggère un risque non négligeable d'usurpation d'identité, d'hameçonnage (phishing) ou de fraude. Si l'attaque n'aurait pas compromis les systèmes internes de parking.brussels, la question de la sécurisation des données personnelles confiées à des prestataires externes, et plus largement de la gouvernance informatique dans nos institutions publiques régionales, est posée avec acuité.

Ce type d'incident met une nouvelle fois à mal la confiance des citoyens dans les institutions publiques et peut générer de lourdes conséquences financières, juridiques, mais aussi psychologiques, les conséquences d'une usurpation d'identité n'étant jamais anodines. Il appelle donc une réponse transparente, rigoureuse et rapide des autorités compétentes.

1233 Quand la direction de parking.brussels ou la Région ont-elles été informées de cette fuite de données ?

Quelles sont les catégories de données ayant été compromises, et combien de citoyens bruxellois sont-ils potentiellement concernés ?

Quel est le prestataire impliqué ? Quelles obligations contractuelles de sécurité lui incombaient-elles dans le cadre de sa mission ?

Pourquoi les citoyens n'ont-ils été informés que plusieurs jours après l'intrusion, et qui a validé la communication adressée au public ?

Quelles mesures ont-elles été prises pour sécuriser à l'avenir les données gérées par parking.brussels et ses sous-traitants ?

L'Autorité de protection des données a-t-elle été saisie ou informée officiellement ? Dans l'affirmative, quand ?

Des poursuites ont-elles été engagées ou envisagées à l'encontre du sous-traitant concerné, notamment pour manquement à ses obligations de protection des données ?

Enfin, un accompagnement ou un soutien spécifique est-il prévu pour les citoyens victimes de fraude ou d'usurpation à la suite de cette fuite ?

1235 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le jeudi 19 juin aux alentours de 17h, la direction de l'Agence du stationnement a été informée par Be-Mobile, son sous-traitant qui assure la mise à disposition de l'outil de gestion des dérogations pour les cartes de stationnement, d'une fuite de données consécutive à une intrusion dans ses systèmes. Ce prestataire, qui est un des plus importants acteurs du secteur, avait évidemment été sélectionné sur la base d'un marché public. L'attaque a été immédiatement bloquée par l'opérateur, et environ 130.000 personnes sont concernées, soit 10,66 % de l'ensemble des fichiers répertoriés.

Sinds wanneer was parking.brussels of het gewest op de hoogte van het gegevenslek? Over welke gegevens en hoeveel burgers gaat het? Waarom kwam de mededeling aan de burgers pas enkele dagen later en wie valideerde die? Wanneer werd de Gegevensbeschermingsautoriteit officieel op de hoogte gebracht?

Wie was de betrokken dienstverlener en wat waren zijn contractuele beveiligingsverplichtingen? Wordt de onderaannemer vervolgd voor niet-nakoming van zijn verplichtingen?

Hoe zorgt u voor een betere beveiliging van de gegevens van parking.brussels in de toekomst? Welke ondersteuning is er voor burgers die het slachtoffer zijn van identiteitsfraude?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Op 19 juni 2025 omstreeks 17 uur bracht onderaannemer Be-Mobile de directie van parking.brussels op de hoogte van het gegevenslek, waarbij 130.000 personen of 10,66% van alle bestanden betrokken waren. De onderaannemer werd geselecteerd via een aanbestedingsprocedure.*

Hackers uit twee landen vielen het systeem 72 uur lang aan voordat ze hun doel bereikten. Overeenkomstig de termijnen in de Algemene Verordening gegevensbescherming (AVG) bracht parking.brussels de Gegevensbeschermingsautoriteit op

Il s'agit d'un acte de piraterie sophistiqué, probablement opéré simultanément depuis deux pays étrangers, et il a pu être établi que les pirates avaient tenté de s'y introduire durant 72 heures avant d'arriver à leurs fins. La déléguée à la protection des données de parking.brussels a averti l'Autorité de protection des données de l'incident le vendredi 20 juin, comme le prévoit le règlement général sur la protection des données (RGPD). Le message aux usagers, ainsi qu'un communiqué de presse, ont été diffusés dans les jours qui ont suivi, dans les délais prescrits par le RGPD et en bonne coordination entre la direction de parking.brussels, sa déléguée à la protection des données, le fournisseur, les différents services concernés chez parking.brussels et mon cabinet, afin de donner à l'incident le plus large écho possible.

Les données concernées sont les nom et prénom, l'adresse postale, l'adresse électronique, le numéro d'immatriculation du véhicule, le numéro de téléphone et le numéro de registre national.

Concernant cet incident spécifique, le fournisseur a rapidement mis en place un système de défense au travers d'un leurre informatique, aussi appelé « honeypot » ou « pot de miel », afin de neutraliser l'attaquant avant de renforcer au plus vite ses mesures de sécurité.

Par ailleurs, parking.brussels était justement en train de rédiger un nouveau chapitre relatif aux mesures de sécurité à prévoir par ses fournisseurs informatiques, en vue de l'intégrer à ses prochains cahiers des charges. Le cahier des charges relatif à la sécurité pour le marché en cours avec ce fournisseur était déjà conséquent, mais l'évolution des techniques de piratage informatique est incessante et appelle une mise à jour régulière des parades à prévoir.

¹²³⁷ Le cahier des charges intégrait des clauses standards importantes en matière de protection des données, qu'il serait trop long d'énumérer ici. En résumé, compte tenu de l'état des connaissances, des coûts de mise en œuvre et de la nature, de la portée, du contexte et des finalités du traitement, ainsi que des risques que présente le traitement pour les droits et libertés des personnes physiques, le sous-traitant s'engageait à mettre en œuvre et à proposer au responsable du traitement les mesures techniques et organisationnelles appropriées, ceci afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque selon les besoins.

Les mesures proposées sont, entre autres :

- la pseudonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel ;
- des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes et des services de traitement ;

de hoogte op 20 juni en de gebruikers en de pers in de daaropvolgende dagen, in coördinatie met de betrokken spelers en mijn kabinet.

De geleeke gegevens zijn naam en voornaam, postadres, e-mailadres, nummerplaat, telefoonnummer en rijksregisternummer.

De dienstverlener stelde snel een zogenaamde 'honeypot' als verdediging samen om de aanvaller te neutraliseren en beveiligingsmaatregelen te nemen.

Parking.brussels was een nieuw hoofdstuk aan het opstellen voor het bestek, dat al veel beveiligingsmaatregelen voor onderaannemers bevat, maar regelmatig bijwerkingen vereist, gezien de snelle ontwikkeling van hacktechnieken.

Volgens het bestek moet de onderaannemer passende technische en organisatorische maatregelen nemen om een beveiligingsniveau te garanderen dat in overeenstemming is met de risico's en behoeften. Het gaat onder andere over pseudonimisering en versleuteling van persoonsgegevens, middelen om de voortdurende vertrouwelijkheid te waarborgen en een procedure om de doeltreffendheid van de maatregelen regelmatig te testen.

Bij de beoordeling van het beveiligingsniveau moet de dienstverlener rekening houden met de risico's die de verwerking inhoudt bij onder andere vernietiging, verlies of ongeoorloofde toegang tot de gegevens.

De onderaannemer moet bovendien bewijzen dat hij de nodige maatregelen neemt, zodat de verwerkingsverantwoordelijke aan zijn verplichting op grond van artikel 5 van de AVG kan voldoen.

Personen die mogelijk betrokken waren, konden een e-mail sturen naar privacy@parking.brussels of de rubriek met veelgestelde vragen raadplegen op de website van het agentschap.

- une procédure visant à tester, analyser et évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles, pour assurer la sécurité du traitement.

Lors de l'évaluation du niveau de sécurité approprié, il devait être tenu compte en particulier des risques que présentait le traitement, résultant notamment de la destruction, de la perte, de l'altération, de la divulgation non autorisée de données à caractère personnel transmises, conservées ou traitées d'une autre manière, ou de l'accès non autorisé à de telles données, de manière accidentelle ou illicite.

Le sous-traitant devait également fournir la preuve au responsable du traitement que toutes les mesures appropriées étaient prises afin que le responsable du traitement puisse répondre à son obligation de responsabilité, telle que reprise à l'article 5 du RGPD.

Un accompagnement des victimes potentielles est prévu par le RGPD. C'est ainsi que les personnes potentiellement concernées ont été invitées à envoyer un courriel à privacy@parking.brussels, afin d'obtenir une réponse à toutes leurs questions. Une foire aux questions a également été activée sur le site web de l'agence, qui a été régulièrement mise à jour en fonction des questions qui étaient posées.

Quant à la question de savoir s'il y a lieu de poursuivre le sous-traitant concerné, notamment pour manquement à ses obligations de protection des données, elle est délicate et doit faire l'objet d'un examen approfondi, étant donné que les gestionnaires de bases de données ont beau anticiper tous les types d'attaques répertoriés, de nouvelles techniques sont régulièrement mises en œuvre par les pirates informatiques, et les plus grands opérateurs n'y échappent pas. Dans l'actualité de la fin du mois d'août, il était encore question du piratage d'un important opérateur téléphonique en Belgique, ayant compromis les données personnelles de 800.000 clients.

Cette question représente donc un enjeu important à l'avenir.

1239 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Nous savons aujourd'hui que le prestataire en question est Be-Mobile et que 130.000 usagers sont concernés. C'est énorme.

Par ailleurs, vous avez évoqué le leurre informatique « honeypot ». Je ne suis pas sûre que cette information me rassure, car je ne suis pas technicienne en la matière, mais je note néanmoins la prise de conscience de parking.brussels et de son prestataire face à l'incident.

Je me réjouis que le message aux usagers et la foire aux questions ont été envoyés dans les délais requis, mais le contenu laisse vraiment à désirer. L'absence d'excuses, notamment, est particulièrement grave et accroît davantage la perte de confiance des citoyens envers les institutions publiques.

Nous vivons dans une société qui incite les citoyens à utiliser des systèmes dématérialisés. Dès lors, il est impératif que les

De vraag of de onderaannemer vervolgd moet worden is delicaat en vereist een grondiger onderzoek. Databasebeheerders kunnen weliswaar anticiperen op allerlei aanvallen, maar hackers gebruiken steeds weer nieuwe technieken. Zelfs grote operatoren ontsnappen er niet aan. Gegevensbescherming blijft een grote uitdaging voor de toekomst.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- 130.000 betrokken personen, dat is enorm. Het is goed dat ze binnen de termijn op de hoogte zijn gebracht, maar het ontbreken van verontschuldiging is bijzonder nefast voor het vertrouwen van de burgers in de overheid. De overheid moedigt het gebruik van digitale systemen aan. Ze moet er dan ook voor zorgen dat die voldoende beveiligd zijn.

systèmes de sécurité soient à la hauteur de ces enjeux, quelles que soient les difficultés rencontrées.

1241 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Votre réponse est particulièrement inquiétante. Vous évoquez le chiffre de 130.000 personnes concernées par cet incident, tandis que les données qui ont fuité, à savoir des numéros de téléphone et des numéros de registre national, ne sont pas anodines non plus.

Un ami qui travaille dans la gestion de données sensibles m'a dit que rien qu'avec un numéro de téléphone, il savait tirer plus de 1.000 éléments, même lorsque les données sont anonymisées. Imaginez donc les risques pour les 130.000 personnes concernées, dont le numéro de registre national, le nom, le prénom et l'adresse ont fuité.

Je partage totalement l'avis de Mme Maison : la moindre des choses aurait été de présenter des excuses en bonne et due forme, même si les conséquences - et on peut l'espérer - ne sont pas trop graves.

Ceux qui se sont rendus coupables de cette fuite de données ne l'ont pas fait pour des raisons éthiques, mais pour des raisons clairement financières. On sait comment ils fonctionnent : ils récupèrent des données qu'ils revendent ensuite très cher sur le dark web. Je suis donc particulièrement inquiet concernant l'endroit où ces données vont se retrouver.

Au-delà du côté rassurant que vous affichez, vous m'inquiétez aussi lorsque vous laissez planer le doute quant à d'éventuelles poursuites. Étant donné que l'événement date de mi-juin et que vous n'avez pas encore déposé de plainte, on peut se douter qu'il n'y en aura pas. Il aurait pourtant fallu envoyer un signal clair montrant qu'on ne fait pas n'importe quoi avec les données des Bruxellois. J'ose espérer qu'à l'avenir, ces données seront traitées avec plus de sérieux, car les Bruxellois méritent tout notre respect.

- Les incidents sont clos.

1247 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1247 **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,**

1247 **concernant le stationnement à Bruxelles et l'équilibre entre rentabilité, justice sociale et efficacité.**

1249 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Depuis plusieurs mois, les communes bruxelloises affiliées à parking.brussels ont fortement augmenté leurs tarifs de stationnement, qu'il s'agisse des tickets horaires, des cartes de dérogation ou des redevances en cas d'infraction. Cette tendance s'est accompagnée d'un recours accru aux scan-cars, ce qui a entraîné une explosion des droits constatés. Ceux-ci ont atteint 138 millions d'euros en 2024,

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Uw antwoord is bijzonder verontrustend, zeker omdat het over gevoelige gegevens gaat. Als we weten welke gegevens iemand alleen al met een telefoonnummer kan achterhalen, zijn er heel wat risico's voor de 130.000 betrokken personen. Het minste wat parking.brussels had kunnen doen, is naar behoren zijn verontschuldiging aanbieden. We weten dat hackers die gegevens duur verkopen op het darkweb en we weten niet waar ze terecht zullen komen.

Bovendien is het verontrustend dat u twijfel laat bestaan over een eventuele vervolging van de onderaannemer. Aangezien u nog geen klacht hebt ingediend sinds juni, komt die er waarschijnlijk niet. We moeten een duidelijk signaal geven dat we de veiligheid van de gegevens van de Brusselaars serieus nemen.

- De incidenten zijn gesloten.

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 parkeren in Brussel en het evenwicht tussen rendabiliteit, sociale rechtvaardigheid en efficiëntie.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De gemeenten aangesloten bij parking.brussels hebben de tarieven van hun parkeertickets, vrijstellingskaarten en boetes de laatste maanden fors opgetrokken. Tegelijk maken ze meer gebruik van scanars, met veel meer vaststellingen tot gevolg. Daardoor werd in 2024 voor 138 miljoen euro aan parkeerboetes uitgeschreven, tegenover 73 miljoen in 2022. Daarvan werd echter maar 90 miljoen effectief geïnd; in Anderlecht en Sint-

contre 73 millions d'euros en 2022, ce qui représente une hausse de 88 % en deux ans.

Derrière ces chiffres se cache cependant une réalité plus nuancée. Seuls 90 millions d'euros ont été effectivement perçus, et cette perception a eu un coût non négligeable, puisque 40 millions d'euros ont été absorbés par les frais de fonctionnement, incluant les scan-cars, les infrastructures et les huissiers. Certaines communes, comme Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean, peinent à dépasser un taux de recouvrement de 55 %, tandis que d'autres, comme Ixelles et Watermael-Boitsfort, s'en sortent bien mieux.

Un phénomène est encore plus préoccupant. Dans de nombreux cas, lorsqu'une redevance impayée est transmise à un huissier, le montant initial est parfois multiplié par cinq, voire par dix, sans qu'aucun mécanisme de médiation ou d'accompagnement ne soit prévu. Contrairement aux amendes de la police fédérale, il n'existe ni portail permettant le paiement échelonné ni procédure accessible permettant de geler l'amende en cas de difficulté financière ou de contestation.

Cette situation suscite de sérieuses questions de justice sociale, d'autant qu'une récente étude démontre que les usagers qui dépendent le plus de la voiture en Région bruxelloise sont aussi souvent les plus précarisés. Il ne s'agit pas de remettre en cause la nécessité d'une gestion rigoureuse du stationnement en Région bruxelloise, mais de s'assurer qu'elle soit socialement juste, économiquement cohérente et défendable sur le plan humain. Le dispositif existant ne donne pas cette impression.

Quelles mesures ont été prises pour garantir un recouvrement plus équitable et plus efficace, notamment dans les communes en grande difficulté budgétaire, tout en évitant des frais d'huissiers démesurés ? Un audit externe est-il envisagé ?

Pourquoi parking.brussels ne propose-t-elle aucun mécanisme social, comme un gel, un plan d'apurement ou une médiation, pour les citoyens en difficulté financière, alors que de tels mécanismes sont prévus pour le paiement des amendes de la police fédérale ?

1251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Rappelons à nouveau que les tarifs du stationnement horaire fixés dans l'ordonnance et son arrêté d'application n'ont pas augmenté. Le 1er mai 2025, ils ont été indexés, comme le prévoyait l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 octobre 2022. À l'instar des titres de transport de la STIB, ils le seront tous les trois ans sur la base de l'indice des prix à la consommation.

Précisons aussi que l'augmentation des droits constatés en 2024 est notamment le résultat de la délégation à parking.brussels de la gestion du stationnement sur leur territoire de deux nouvelles communes, Watermael-Boitsfort et Saint-Gilles.

Certaines communes ont fait le choix réglementaire d'augmenter le tarif de certaines cartes de dérogations. Cette décision fait suite à des considérations de mobilité et à une prise de conscience que

Jans-Molenbeek bedraagt het inningspercentage zelfs maar 55%.

Het grootste probleem is dat wanneer onbetaalde boetes naar een deurwaarder worden doorgestuurd, het bedrag vaak vijf tot tien keer hoger wordt. Dat raakt vooral de armste bewoners, want die zijn het meest op hun auto aangewezen.

Wat hebt u gedaan om te zorgen voor een rechtvaardigere en efficiëntere inning van de verkeersboetes, vooral in gemeenten die het financieel moeilijk hebben? Overweegt u een externe doorlichting?

Waarom voorziet parking.brussels niet, zoals de federale politie, in sociale mechanismen voor mensen met financiële problemen, zoals een bevrozing van de boete, een afbetalingsplan of bemiddeling?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De uurtarieven zoals vastgelegd in de ordonnantie en het bijbehorende uitvoeringsbesluit zijn niet gestegen. Ze zijn wel op 1 mei 2025 geïndexeerd, wat om de drie jaar gebeurt.

De stijging van het bedrag aan parkeerboetes in 2024 is vooral het gevolg van de aansluiting van twee extra gemeenten bij parking.brussels, namelijk Watermaal-Bosvoorde en Sint-Gillis. Daarnaast hebben sommige gemeenten het tarief van bepaalde vrijstellingskaarten verhoogd.

Het genoemde boetebedrag is niet wat parking.brussels reëel ontvangt: niet alle boetes worden effectief geïnd en ook de werkingskosten gaan ervan af. Van het uiteindelijke nettobedrag gaat 85% naar de gemeenten en blijft 15%

les coûts liés au contrôle doivent être également répercutés sur ceux qui bénéficient d'un tarif dérogatoire.

Rappelons, en outre, que la lecture des droits constatés ne reflète pas ce qui est réellement perçu par parking.brussels. En effet, le taux de recouvrement ne lui permet pas de recouvrir 100 % des droits constatés. Par ailleurs, il faudra défalquer l'ensemble des coûts du contrôle et de la perception du stationnement du résultat exactement perçu. Enfin, la clé de répartition 85 % - 15 % entre les communes et parking.brussels s'applique au résultat net perçu. Notez que cette clé de répartition correspond au ratio entre voirie communale et voirie régionale.

¹²⁵³ Parking.brussels assure avoir bien conscience des difficultés que peut poser le transfert d'un dossier de recouvrement à un huissier. Le Parlement a déjà abordé cette question. Une réflexion intense se déroule en interne pour limiter les effets du recours aux huissiers, qui demeure toutefois indispensable en dernier ressort. Il s'agit de faire en sorte que l'impact soit bien mesuré.

La décision a été prise d'internaliser la procédure de conciliation avec les redevables lorsque c'est possible. En plus, comme les marchés publics qui lient l'agence à deux bureaux d'huissiers arrivent bientôt à leur terme, parking.brussels travaille à un cahier des charges visant à réduire au maximum les frais de recouvrement portés par l'usager. Cette question fait aussi l'objet d'une attention importante du Parlement. Un contrôle est également prévu, à chaque étape du recouvrement forcé, des frais et honoraires exposés par les huissiers.

Dans son approche qualitative, parking.brussels a, par ailleurs, décidé de consulter, outre la Chambre nationale des huissiers de justice, le Centre d'appui aux services de médiation de dettes de la Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif est de garantir le respect du cadre réglementaire fédéral et d'intégrer le point de vue de l'usager pour limiter les frais autant que possible.

Du reste, parking.brussels s'efforce d'atténuer les effets de la procédure par l'application de mesures sociales : proposition de plan de paiement, gel des poursuites des personnes insolvables ou activation de la procédure de règlement collectif de dette.

Enfin, comme vous le savez, des auditions sont en cours au sein de la commission de la Justice de la Chambre des représentants sur la question des pratiques des huissiers. Il s'agit d'une compétence fédérale, mais qui nous affecte fortement. J'ai envoyé un courrier à la ministre de la Justice pour qu'elle m'envoie le rapport réalisé à la suite de ces auditions. Je pense en effet que cette problématique concerne parking.brussels, vu les sommes et le nombre de personnes impliquées. Cette question mérite un débat sociétal et l'agence de stationnement doit intégrer les conclusions qui seront émises. Je rappelle que le nouveau cahier des charges intégrera cette thématique.

¹²⁵⁵ **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Nous sommes tous submergés de courriels émanant d'usagers qui contestent en

bij parking.brussels. Dat is ook de verhouding tussen gemeentewegen en gewestwegen.

Parking.brussels heeft beslist in de mate van het mogelijke te werken via een interne verzoeningsprocedure. Bovendien bereidt het agentschap, nu de overheidsopdrachten voor de huidige deurwaarderskantoren bijna aflopen, een bestek voor om voortaan zo min mogelijk kosten door de gebruiker te laten dragen, iets waarvoor dit parlement al eerder aandacht vroeg. Parking.brussels zal daartoe ook het Steunpunt voor de Diensten Schuldbemiddeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest raadplegen. Ook zal het toezicht uitoefenen op de kosten en erelonen van de deurwaarders.

Daarnaast past parking.brussels sociale maatregelen toe om het effect van de inningsprocedures te verzachten: afbetalingsplannen, opschorting van vervolging van insolvente gebruikers of het activeren van de collectieve schuldregeling.

Zoals u weet zijn er in de Kamercommissie Justitie hoorzittingen bezig over de praktijken van deurwaarders. Parking.brussels moet rekening houden met de conclusies die daaruit zullen voortkomen.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Alle volksvertegenwoordigers krijgen e-mails van gebruikers*

vain des amendes et sont confrontés à de longues démarches administratives.

Je ne comprends pas pourquoi parking.brussels ne modernise pas son site afin de permettre l'échelonnement des paiements ou la contestation des amendes, comme c'est le cas sur le site de la police fédérale. Si l'on peut parfois dénoncer la fracture numérique, il me semble qu'en l'espèce, la numérisation du service est insuffisante.

Je suis heureuse d'apprendre que la ministre attend le rapport de la commission de la Justice de la Chambre sur les pratiques des huissiers, car des montants allant jusqu'à 273 euros ou davantage, cela constitue un vol manifeste. En tant que responsables politiques, nous ne pouvons accepter la poursuite de telles pratiques.

1255 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je me permets d'intervenir en mon nom depuis le fauteuil du président pour signaler que j'ai déposé une proposition en ce sens.

1255 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- C'est exact.

- *L'incident est clos.*

1265 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1265 **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,**

1265 **concernant les quatre années de nuisances liées à l'exploitation des rames de métro M7.**

1265 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME SOFIA BENNANI**

1265 **concernant les nuisances provoquées par la rame M7 depuis quatre ans.**

1269 **Mme Amélie Pans (MR).**- Voilà désormais plus de quatre ans que les nouvelles rames M7 circulent sur les lignes 1 et 5 du métro bruxellois. Plus de quatre ans également que de nombreux riverains subissent des nuisances sonores et vibratoires considérables, qui affectent gravement leur qualité de vie.

Ces nuisances sont connues, reconnues et largement documentées depuis 2021, comme en témoignent les plaintes récurrentes déposées auprès de la STIB, les analyses techniques indépendantes, les rapports de Bruxelles Environnement et les interventions répétées de l'ombudsman. Tous déplorent des problèmes structurels liés aux rames M7 et à leur interaction avec les infrastructures existantes. Les riverains parlent de fissures

die vergeefs hun boete aanvechten en botsen op lange administratieve procedures.

Waarom moderniseert parking.brussels zijn website niet om, net als bij de federale politie, een gespreide betaling of een betwisting mogelijk te maken?

Ik ben blij dat de minister uitkijkt naar het verslag van de Kamercommissie Justitie, want deurwaarders die 273 euro of meer vragen, dat is diefstal.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Ik heb een voorstel in die zin ingediend.*

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Dat klopt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de vier jaar overlast veroorzaakt door het gebruik van metrostellen M7.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

betreffende de overlast veroorzaakt door M7-stellen sinds vier jaar.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Al meer dan vier jaar daveren de M7-metrostellen over lijnen 1 en 5 en klagen buurtbewoners over lawaai en trillingen.*

De vele klachten bij de MIVB, technische analyses, verslagen van Leefmilieu Brussel en de tussenkomst van de ombudsman bevestigen de structurele problemen van die metrostellen op de huidige infrastructuur.

De MIVB nam een aantal tijdelijke maatregelen, die wat respijt gaven. Over de resultaten van lopende of al uitgevoerde testen blijven de buurtbewoners echter in het ongewisse. Die mensen zijn wanhopig. Ze willen dringend een duurzame oplossing, waarover duidelijk gecommuniceerd wordt.

dans les murs, de troubles du sommeil, de stress chronique, et d'un sentiment profond d'impuissance et de lassitude.

Face à cette situation, la STIB a pris certaines mesures temporaires, telles que le meulage des rails, qui, si elles ont pu offrir un léger répit, n'ont montré qu'une efficacité très limitée dans le temps. Les tests évoqués récemment - réduction de la vitesse des rames ou essai de nouvelles roues - sont toujours en cours ou restés sans communication claire sur leurs résultats, ni sur leur généralisation éventuelle.

Les habitants, de plus en plus désespérés par l'inaction et le manque de transparence, ont même déposé symboliquement, en juillet dernier, un gâteau d'anniversaire auprès de votre cabinet et de la STIB, marquant ainsi quatre années de nuisances. Cette situation n'est plus tenable. Il est temps de sortir de la logique du provisoire pour mettre en œuvre des solutions durables et structurelles, avec un calendrier clair et une communication transparente.

1271 Quelle solution technique pérenne a-t-elle été retenue pour mettre fin aux nuisances générées par les rames M7 sur les lignes 1 et 5 ? Quel est le calendrier précis de mise en œuvre de cette solution ?

Quelles sont les mesures intermédiaires prévues pour soulager les riverains dans l'attente d'une solution définitive ?

Une communication régulière est-elle prévue vers les riverains pour les tenir informés de l'avancement du dossier ?

Et enfin, quelles mesures de soutien ou d'accompagnement ont-elles été prises pour les habitants les plus gravement touchés par ces nuisances ?

1273 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Quatre ans après l'introduction des rames M7 sur les lignes de métro 1 et 5, rien d'agréable à célébrer. Bien au contraire, des habitants des communes de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Etterbeek, Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean se sont mobilisés, en juillet dernier, pour marquer symboliquement cette date en déposant un gâteau d'anniversaire au Parlement et au siège de la STIB afin d'exprimer leur exaspération face à l'inaction persistante.

Depuis 2021, les nuisances sonores et vibratoires ne cessent de s'aggraver, avec des conséquences bien réelles : fissures dans les maisons, troubles du sommeil, atteintes à la santé mentale, maisons qui tremblent, etc. Ce problème quotidien est pesant.

L'expert indépendant, mandaté par la justice dans le cadre de la médiation entre les riverains de Woluwe-Saint-Lambert et la STIB, a désormais confirmé que les rames M7 sont bien à l'origine du problème, leurs roues devenant rapidement ovales. Il préconise en priorité leur remplacement, et souligne également que la réduction de la vitesse entre les arrêts – en particulier entre 22h et 7h du matin – permettrait de réduire considérablement les nuisances. Pourtant, la STIB continue de privilégier le

Welke technische oplossing zal een einde maken aan de overlast? Welke maatregelen worden ondertussen genomen om de overlast te verminderen? Zullen de buurtbewoners regelmatig geïnformeerd worden? Welke maatregelen werden genomen om de meest getroffen buurtbewoners te steunen?

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- Sinds 2021 neemt de overlast door geluid en trillingen van de M7-metrostellen op lijnen 1 en 5 toe. Buurtbewoners klagen over scheuren in de muren en gezondheidsproblemen.

Een onafhankelijke expert, die aangesteld werd naar aanleiding van een bemiddelingspoging tussen de bewoners van Sint-Lambrechts-Woluwe en de MIVB, bevestigde dat de vorm van de wielen van de metrostellen de oorzaak van de problemen is. Hij stelt in eerste instantie voor om ze te vervangen en om de snelheid te verminderen tussen 22 uur en 7 uur. De MIVB verkiest echter de rails te slijpen, wat goed is als tijdelijke maatregel, maar op lange termijn niet efficiënt is.

Volgens de expert veroorzaken de M7-metrostellen veel meer geluidsoverlast en trillingen dan de M6-stellen. Ze tijdelijk van het net halen zou een goede maatregel zijn.

De buurtbewoners hebben al blijk gegeven van veel geduld en verwachten nu dat er, zoals beloofd, beslissingen genomen worden

meulage des rails, mesure certes utile ponctuellement, mais dont l'efficacité est temporaire, limitée dans l'espace et non durable, comme l'a rappelé l'expert.

De plus, selon le même expert, les rames M7 sont particulièrement problématiques, car elles génèrent beaucoup plus de bruit et de vibrations que les rames M6. Leur retrait temporaire du service dans les zones sensibles est une mesure de bon sens qui tarde à être prise.

Les riverains, eux, se sont montrés patients et constructifs, participant activement à la médiation. Aujourd'hui, ils attendent des actes. Vous aviez promis d'agir. Il est temps de passer des promesses aux décisions.

Les riverains ne demandent pas l'impossible : seulement de pouvoir dormir, préserver leur santé, et vivre dans des conditions dignes. Ils ont tenu bon, ils ont dialogué, ils ont espéré. Maintenant, ils ont besoin que l'on agisse.

¹²⁷⁵ Une réduction de la vitesse des rames la nuit, comme le recommande l'expert, est-elle déjà prévue ? Dans l'affirmative, dans quel délai ?

De nouvelles roues, considérées comme plus adaptées, ont-elles été commandées ? Le cas échéant, quel est le calendrier de leur déploiement ?

Qu'en est-il du retrait temporaire des rames M7 les plus bruyantes et de l'obligation de proposer des solutions efficaces en attendant le remplacement complet des roues ?

Enfin, pourquoi les recommandations de l'expert tardent-elles à être mises en œuvre ?

¹²⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le problème à l'origine des nuisances recensées est connu et a déjà été évoqué à de nombreuses reprises au sein de cette commission ou par le biais de questions écrites. Il s'agit de l'ovalisation prématurée des roues des rames M7.

La seule solution durable est le remplacement des roues défectueuses. Cette opération prend beaucoup de temps, car plusieurs étapes sont nécessaires : il faut commencer par identifier un nouveau fournisseur, tester les roues sur une période suffisamment longue afin d'en garantir la durabilité avant de réceptionner et d'installer les nouvelles roues sur les rames M7. Ces étapes sont indispensables pour assurer une solution pérenne au bénéfice des riverains.

La STIB a désormais achevé la deuxième étape et je suis heureuse de vous annoncer qu'elle s'apprête aujourd'hui à entamer la troisième et dernière étape. Je suis pleinement consciente du temps que cette procédure a nécessité et des désagréments qu'elle a entraînés pour les riverains, dont le quotidien est perturbé. Cependant, il s'agit d'un

Wordt een snelheidsvermindering 's nachts in overweging genomen? Vanaf wanneer? Worden de luidruchtige M7-metrostellen tijdelijk van het net gehaald? Werden er nieuwe wielen besteld? Wanneer worden ze vervangen? Komen er efficiënte oplossingen tijdens de vervanging van de wielen? Waarom wordt er getalmd met de uitvoering van de aanbevelingen van de expert?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De overlast is te wijten aan de vroegtijdige slijtage van de wielen van M7-metrostellen.*

De enige duurzame oplossing is de vervanging van de ovaal geworden wielen, maar dat vergt veel tijd, door de zoektocht naar een nieuwe leverancier, het testen van de wielen gedurende een voldoende lange periode en de montage van de wielen op de M7's. De MIVB gaat nu beginnen met de montage. Ik besef maar al te goed dat het lang heeft geduurd en onaangenaam was voor de omwonenden, maar het kon moeilijker anders.

Na de tests zijn nieuwe wielbanden besteld en die worden nu in twee fases gemonteerd. In oktober en november krijgen de reservedraaistellen nieuwe wielbanden, in december een stel dat als problematisch geldt en in februari en april worden de draaistellen op andere wagons vervangen.

processus industriel complexe dont les délais sont difficilement compressibles.

À la suite des tests, de nouveaux bandages de roues ont été validés et commandés, et leur installation progressive a commencé. Les rames de métro étant montées sur des bogies - les chariots supportant les roues - le remplacement se déroulera en plusieurs phases :

- en octobre et novembre, les nouveaux bandages seront montés sur des bogies de rames M7 de réserve ;

- en décembre, ces bogies équipés de roues conformes seront installés sur une rame recensée comme problématique ;

- en février et en avril, les bogies récupérés seront rééquipés et placés sur d'autres rames, et ainsi de suite.

¹²⁷⁹ Concernant les bogies dont le remplacement complet a été confirmé par le fournisseur, les travaux se poursuivront jusqu'à fin septembre 2026. La STIB exige par ailleurs que le fournisseur justifie précisément les cas où les bandages des roues présentent un comportement normal et ne nécessitent donc pas de remplacement. Les bogies supplémentaires identifiés comme devant être échangés seront intégrés dans le programme en cours.

En parallèle, la STIB a déployé des efforts importants pour atténuer les nuisances et améliorer la situation : meulage des roues et des rails, campagnes de mesures sonores et vibratoires, installation d'outils de suivi en temps réel des vibrations lors du passage des métros. Ces actions, bien que temporaires, ont déjà permis de réduire en partie les désagréments subis. La STIB est consciente que ces mesures ne remplacent pas la solution définitive, mais elles visent à améliorer au mieux le quotidien des riverains en attendant la résolution complète du problème.

Rappelons enfin que les deux actions en justice intentées par des riverains de la ligne 1 ont conduit à la désignation d'un expert judiciaire indépendant par le juge de paix de Woluwe-Saint-Pierre. Depuis le début de cette expertise, la STIB fait preuve d'une transparence totale, en transmettant rapidement toutes les informations demandées. L'expert lui-même a souligné à plusieurs reprises le sérieux et la diligence de cette collaboration.

Les riverains et autorités communales ayant choisi la voie judiciaire, toutes les réponses aux questions posées sont désormais apportées dans ce cadre, avec la plus grande diligence.

Dans le même temps, la STIB continue de fournir des réponses complètes et personnalisées aux riverains qui s'adressent directement à ses services. De plus, son site internet est régulièrement mis à jour afin de communiquer le calendrier des actions de maintenance ainsi que toute information utile relative à l'évolution du dossier.

Dans le cadre de l'expertise judiciaire, la STIB a également testé une réduction de vitesse de ses métros entre 22h et 7h sur trois interstations de la ligne 1. Ce test visait à évaluer l'impact d'une

De vervanging van draaistellen die de leverancier heeft toegezegd, zal pas eind september 2026 helemaal rond zijn. De MIVB eist van de leverancier dat hij precies doorgeeft hoe het vroegtijdige slijtage van de wielbanden kan voorkomen. Extra draaistellen die aan vervanging toe zijn, worden in het lopende programma opgenomen.

Tegelijkertijd heeft de MIVB de overlast proberen in te perken door wielen en rails te slijpen, geluiden en trillingen te meten en de trillingen permanent te monitoren als er een metrostel voorbijrijdt.

Naar aanleiding van de twee rechtszaken die omwonenden van lijn 1 hebben aangespannen, heeft de vrederechter van Sint-Pieters-Woluwe een onafhankelijke expert aangesteld, die meermaals de vlotte medewerking van de MIVB meermaals heeft onderstreept. Omdat de omwonenden en het gemeentebestuur voor de juridische weg hebben gekozen, zullen alle antwoorden zo spoedig mogelijk in die context worden gegeven.

Tegelijkertijd beantwoordt de MIVB aan haar gerichte vragen van omwonenden zo uitgebreid mogelijk. Bovendien is de onderhoudsplanung raadpleegbaar op de website. De MIVB heeft ook getest of een snelheidsbeperking op lijn 1 tussen 22 en 7 uur soelaas kan brengen.

telle mesure sur les nuisances sonores et vibratoires ressenties par les riverains.

1281 Il convient toutefois de rappeler que l'expert judiciaire n'a, à ce stade, formulé aucun conseil et que l'expertise est toujours en cours. Il est donc inexact d'affirmer que les recommandations de l'expert tardent à être mises en œuvre. Si des recommandations devaient être émises, elles seraient appliquées.

Par ailleurs, la vitesse de circulation du métro ne peut être réduite facilement. Elle est en effet dictée par le système de signalisation, qui assure l'espacement entre les rames. Autrement dit, une réduction de vitesse ne peut actuellement pas être programmée en fonction d'un horaire précis, d'où l'importance de ce test.

De même, il n'est pas possible de retirer temporairement les rames M7 problématiques de la circulation sans compromettre l'exploitation normale du réseau, car les besoins en matériel roulant sont trop importants.

En conclusion, la solution durable annoncée depuis plusieurs mois va enfin se concrétiser. La STIB et moi-même sommes conscientes des difficultés que cette situation a causées et, au nom de cette dernière, je remercie les riverains de leur patience. L'installation progressive des nouvelles roues permettra une amélioration tangible de leur quotidien, avec une réduction significative des nuisances dans les prochains mois.

1283 **Mme Amélie Pans (MR).**- Merci pour les informations transmises, même si nous connaissions déjà la plupart d'entre elles. Avec les nombreux riverains impliqués, nous nous renseignons en effet aussi, de notre côté, sur le site web de la STIB.

Nous comprenons bien que la seule solution durable est le remplacement des roues et que, d'un point de vue technique, celui-ci prend beaucoup de temps. Dès lors, les riverains devront encore attendre plusieurs mois avant que le problème soit réglé.

J'entends que des tests sont effectués en diminuant la vitesse des métros. Ces vibrations empoisonnent les riverains depuis quatre ans et demi. Dans l'intervalle, on aurait tout de même pu réfléchir aux possibilités techniques de réduire les nuisances.

Par ailleurs, bien qu'il existe un calendrier, il faudrait chiffrer le temps exact nécessaire pour remplacer toutes les roues concernées. Cela implique de prévoir du personnel dans les ateliers pour soulever les rames, enlever les bogies et changer les roues. La STIB a-t-elle quantifié le temps nécessaire à ces opérations ? Combien de temps les riverains devront-ils encore attendre avant de pouvoir retrouver le sommeil ?

Une fois toutes les roues remplacées, il sera également utile de faire valider les résultats par un organisme indépendant pour s'assurer que le problème était structurel et qu'il n'y aura plus de défaut avec les nouvelles roues commandées. Toutes les

De juridische expert heeft tot nu toe nog geen advies gegeven en de expertise loopt nog. Het klopt dus niet dat de MIVB draait met de toepassing van eventuele aanbevelingen.

Het is overigens niet zo eenvoudig om de metrosnelheid te verlagen. Dat heeft te maken met de signalisatie, die voor de afstand tussen metrostellen zorgt. Het is ook niet mogelijk om de M7's tijdelijk uit gebruik te nemen zonder het normale verkeer te verstoren.

Samengevat, de duurzame oplossing die maanden geleden werd aangekondigd, komt er eindelijk aan.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *We begrijpen best dat de wielen vervangen de enige duurzame oplossing is en dat dat veel tijd vergt. Er wordt geëxperimenteerd met de snelheid van de metro, maar er hadden de afgelopen vierenhalf jaar toch al technische ingrepen kunnen gebeuren om de overlast terug te dringen.*

En er is dan wel een planning, maar we zouden moeten weten hoelang het precies duurt om de lawaaiige wielen te vervangen. Als de wielen allemaal zijn vervangen, zou het nuttig zijn om de resultaten te laten goedkeuren door een onafhankelijke instelling. Zijn trouwens alle wielen geleverd?

roues ont-elles d'ailleurs déjà été livrées ou sont-elles encore en production ?

1285 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Revenons à la genèse de cette affaire : il aura fallu que des riverains saisissent la justice sur leurs deniers propres pour que cette procédure avance ! Certains d'entre eux ont mis leur maison en vente, mais n'arrivent pas à conclure l'affaire parce que les candidats-acquéreurs réalisent que la maison tremble ! Telle est leur réalité.

J'entends votre volonté d'agir. J'entends votre volonté de suivre les recommandations de l'expert. Mais, si je vous comprends bien, aucune solution ne sera proposée avant minimum fin 2026. Une année de désagréments supplémentaire sera donc infligée aux riverains sans certitude absolue qu'il n'y aura plus de vibrations, que leur qualité de vie ne sera plus touchée.

Je reste ainsi dubitative et, en dépit de votre réponse, je ne comprends pas pourquoi la vitesse ne peut être réduite de 22h à 7h du matin, comme les riverains le réclament pour pouvoir dormir tranquillement. Or, le manque de sommeil a de lourdes conséquences sur la santé mentale. Notre devoir en tant qu'autorités publiques est de les soutenir dans ces moments difficiles.

1287 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Toutes les roues sont effectivement produites, mais il m'est impossible de répondre précisément à votre question. Il s'agit d'un dossier très technique et je dois tout d'abord vérifier l'information, raison pour laquelle la planification des travaux figure sur le site internet de la STIB. Cela permet d'informer au fur et à mesure les usagers et les riverains des avancées réalisées et des travaux programmés.

- Les incidents sont clos.

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME STÉPHANIE LANGE**

1291 **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,**

1291 **concernant la réduction de l'offre Taxibus par la STIB.**

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1291 **concernant la réduction de 30 % de l'offre du Taxibus de la STIB.**

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1291 **concernant la limitation du service Taxibus de la STIB pour les personnes à mobilité réduite.**

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De hele zaak is ontstaan doordat de omwonenden naar het gerecht moesten om de procedure vlot te trekken! Sommigen proberen hun huis te verkopen, maar kopers haken af als ze de trillingen voelen.

U wilt de aanbevelingen van de expert niet in de wind slaan, maar als ik het goed begrijp is een definitieve oplossing pas voor eind 2026. Dat betekent nog een jaar ellende voor de omwonenden. Ik begrijp ook niet waarom de snelheid tussen 22 en 7 uur niet naar beneden kan.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Alle wielen zijn klaar, maar ik kan uw vraag niet precies beantwoorden. Op de website van de MIVB kunnen gebruikers en omwonenden nagaan wanneer de wielen worden vervangen.

- De incidenten zijn gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW STÉPHANIE LANGE

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

betreffende de vermindering van het Taxibusaanbod door de MIVB.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

betreffende de vermindering van het Taxibusaanbod van de MIVB met 30%.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

betreffende de beperking van de Taxibusdienst van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit.

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. KALVIN SOIRESSE NJALL**

1291 **concernant l'évolution du service Taxibus et sa gestion dans le cadre du contrat de service public de la STIB.**

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1291 **concernant les restrictions de l'offre pour les PMR à la STIB et la limitation de l'usage des Taxibus.**

1291 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME GISÈLE MANDAILA**

1291 **concernant la réduction du nombre de trajets Taxibus et son impact sur les personnes en situation de handicap.**

1291 **M. le président.-** En l'absence de Mme Mandaila, sa demande d'explications jointe est lue par Mme Maison.

1305 **Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).**- Ma question date du mois d'août, mais je souhaitais malgré tout revenir sur ce dossier majeur.

Je salue les efforts louables de la STIB en matière d'accessibilité. Ils doivent bien entendu être poursuivis. Son service Taxibus constitue depuis plus de 30 ans, pour de nombreuses personnes en situation de handicap à Bruxelles, le seul moyen alternatif réel de se déplacer de manière autonome. Grâce à Taxibus, elles peuvent se rendre à un rendez-vous médical, travailler ou participer à la vie sociale, culturelle et sportive.

Or, dès cet été, la STIB a appliqué une réduction de 30 % de son offre, en la limitant à 60 trajets par mois et par usager, en supprimant la réservation automatique et en empêchant de réserver dans les créneaux d'affluence.

Au-delà des restrictions annoncées publiquement par la STIB, il ressort des témoignages que j'ai reçus qu'elle applique également un quota maximum de courses par jour. Une fois ce quota journalier atteint, il n'est plus possible de réserver une course. Dès lors, pour s'assurer d'obtenir leur trajet, les personnes concernées doivent le réserver quatorze jours à l'avance.

Si de telles mesures sont justifiées par un déficit budgétaire estimé à 1,7 million d'euros (malgré une subvention régionale de 4,7 millions d'euros), elles ont toutefois provoqué un véritable choc dans le secteur associatif. Le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, Unia, l'ASBL DHEI et d'autres parlent d'un recul inacceptable pour un public déjà fragilisé.

1307 Au-delà de l'aspect budgétaire se pose la question du respect du droit à la mobilité. Celui-ci est inscrit dans la convention des Nations unies relative aux droits des personnes en situation de handicap ainsi que dans nos engagements aux niveaux fédéral et

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER KALVIN SOIRESSE NJALL

betreffende de evolutie en het beheer van de Taxibusdienst in het kader van het openbaredienstcontract van de MIVB.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

betreffende de afbouw van het aanbod van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit en de beperking van het gebruik van Taxibussen.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

betreffende de vermindering van het aantal Taxibusritten en de gevolgen ervan voor mensen met een handicap.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Mandaila wordt haar toegevoegde vraag om uitleg voorgelezen door mevrouw Maison.

Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés) (in het Frans).- *De Taxibusdienst van de MIVB is al meer dan dertig jaar voor talloze personen met een handicap het enige alternatief om zich zelfstandig te verplaatsen. Sinds deze zomer heeft de MIVB het aanbod echter met 30% gereduceerd, door het te beperken tot zestig maandelijkse ritten per gebruiker en door automatische reserveringen en reserveringen tijdens het piek uur af te schaffen. Zonder voorafgaande aankondiging hanteert de maatschappij voortaan ook een maximumquotum per dag. Daardoor moet een gebruiker zijn rit veertien dagen op voorhand reserveren.*

Hoewel dergelijke maatregelen gerechtvaardigd zijn door het financieel tekort van naar schatting 1,7 miljoen euro, reageren de belangenverenigingen en Unia geschokt.

Is het recht op mobiliteit nog gegarandeerd? Terwijl het gewest beweert de rechten van personen met een beperking te willen versterken, wordt er net op deze essentiële dienst bezuinigd.

régional en matière d'accessibilité. De même, cette décision est contraire au principe de standstill.

Les Engagés défendent une mobilité inclusive. L'égalité d'accès aux transports publics pour toutes et tous est un droit fondamental. Alors que la Région affirme vouloir renforcer les droits des personnes en situation de handicap et réduire les inégalités sociales et territoriales, le fait de cibler ce service essentiel pour réaliser des économies est interpellant.

N'existe-t-il pas d'autres postes qui réduiraient quelque peu la qualité de l'offre, mais qui ne placeraient pas autant de citoyens dans une telle situation de détresse ?

Quelles solutions alternatives, comme un redéploiement budgétaire, une optimisation interne ou des partenariats, ont été étudiées pour éviter une telle coupe ?

Des mesures transitoires ou compensatoires sont-elles prévues pour accompagner les usagers désireux de s'adapter et chercher des solutions alternatives viables pendant cette période ?

Le mécanisme « premier arrivé, premier servi » est-il considéré comme équitable au regard des besoins spécifiques ? D'autres critères, plus justes et moins susceptibles de générer de la discrimination indirecte ou intersectionnelle, ont-ils été étudiés ?

La possibilité de réserver par l'application plutôt qu'en passant par un centre d'appel ne désavantage-t-elle pas les personnes en situation de vulnérabilité numérique ?

La STIB tient-elle un registre des demandes qui ont été refusées ? Combien y a-t-il eu de refus ?

Une analyse juridique a-t-elle été menée pour vérifier la conformité de cette décision avec la convention des Nations unies sur le handicap et la législation antidiscrimination ?

Quels contacts ont été établis avec les acteurs de terrain ? Plusieurs réunions ayant eu lieu entre la STIB et votre cabinet, j'aimerais savoir ce qu'il en est ressorti. Quelles garanties pouvez-vous offrir à ces acteurs ?

Enfin, j'ai reçu un message d'une personne me signalant que le site de la STIB n'est toujours pas accessible avec l'application Voiceover. Quelles sont les raisons de cette défaillance et quand le problème sera-t-il résolu ?

Zijn er geen andere besparingen mogelijk? Is er nagedacht over alternatieven, zoals een herverdeling van de middelen, interne optimalisatie of partnerschappen?

Zijn er overgangs- of compensatiemaatregelen om gebruikers te begeleiden? Is de logica 'wie het eerst komt, het eerst maalt' wel billijk?

Reservatie via de app in plaats van bij een callcenter lijkt me nadelig voor mensen met een digitale achterstand.

Houdt de MIVB een register bij van afgewezen aanvragen?

Is er juridisch onderzocht of de beslissing in overeenstemming is met het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en de antidiscriminatiewetgeving?

Welke contacten zijn er gelegd met de belangenorganisaties? Wat is het resultaat van de vergaderingen tussen de MIVB en uw kabinet? Welke garanties kunt u de organisaties bieden? Ten slotte is de website van de MIVB nog steeds niet toegankelijk met de Voiceover-app. Waarom niet? Wanneer zal het probleem opgelost worden?

1309 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je rejoins les propos de ma collègue. Nous pouvons enfin aborder ce sujet dans cette commission ! Ma question avait en effet été déposée à la fin de l'été. Au travers de ces questions, nous relayons les préoccupations des associations et des usagers de ce service.

Le service Taxibus de la STIB représente un outil vital pour de nombreux Bruxellois à mobilité réduite. Il permet aux personnes en situation de handicap de se rendre de leur centre d'hébergement vers leur centre de jour. Il leur permet aussi de se

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Met onze vragen geven we uiting aan de bezorgdheid van de verenigingen en gebruikers van de Taxibusdienst, die personen met een beperkte mobiliteit in staat stelt zich te verplaatsen tegen een symbolisch tarief. Het is voor hen vaak de enige manier om zich veilig en autonoom te kunnen verplaatsen.

Sinds de beslissing die op 23 juli 2025 van kracht werd, melden de gebruikers een sterke achteruitgang in de dienstverlening. Zo moeten ze hun rit twee weken op voorhand reserveren, zijn

rendre à des rendez-vous médicaux, professionnels ou sociaux, pour un tarif symbolique et constitue souvent leur seule solution de mobilité sûre et autonome.

Or, depuis la décision entrée en vigueur le 23 juillet 2025, les usagers de ce service témoignent d'une forte dégradation de celui-ci : obligation de réserver son trajet quinze jours à l'avance, refus fréquents faute de places disponibles, diminution supposée du nombre de trajets quotidiens. Des témoignages en ce sens ont abondé dans la presse, sur les réseaux sociaux ou par le biais des associations.

Le cas d'Antonia, habitante non-voyante de Berchem-Sainte-Agathe, relayé par la presse, illustre cette perte d'autonomie. Elle explique devoir se lever à 7h du matin pour espérer décrocher une réservation et se retrouve désormais dans l'impossibilité d'accepter des activités imprévues ou de rentrer tard le soir en sécurité.

Si l'argument budgétaire est avancé, il ne peut occulter le sentiment d'injustice des usagers, qui voient leur liberté de déplacement fortement amputée.

Selon le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, la mesure relative au service Taxibus affectera directement plus de 3.000 personnes en situation de handicap.

¹³¹¹ Je me permets de vous faire part de l'incompréhension du secteur, d'autant qu'une réforme structurelle du service Taxibus est attendue à plus long terme, dans un cadre qui pourrait permettre une réflexion plus sereine et efficace. En outre, la croissance du recours au service Taxibus par les clients en situation de handicap est constante depuis de nombreuses années, et donc prévisible.

Des démarches ont-elles été entreprises à l'égard des collectifs, fédérations et associations d'usagers représentant les personnes à mobilité réduite, tant pour expliquer la décision que pour trouver une solution ?

Pouvez-vous confirmer les nouvelles règles d'accès au service Taxibus et préciser leur effet sur le nombre d'usagers et de trajets effectués ?

Quels sont la capacité réelle du service et le taux de refus des demandes ?

Des dérogations sont prévues pour les situations urgentes, telles que des soins médicaux ou des besoins professionnels ?

Comment garantisseriez-vous le maintien du service en soirée et la nuit, qui est essentiel pour les usagers qui travaillent ou rentrent tard ?

Enfin, quelles solutions la STIB prévoit-elle pour pallier l'insuffisance de trajets proposés pour ce service ?

de gevraagde ritten vaak niet beschikbaar en is het dagelijks aanbod gedaald.

Hoewel er financiële argumenten kunnen worden aangevoerd, heerst bij de gebruikers een gevoel van onrechtvaardigheid. Volgens het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles zal de maatregel een impact hebben op meer dan drieduizend personen met een handicap.

De sector begrijpt de beslissing niet, zeker omdat er een structurele hervorming van de Taxibusdienst op stapel staat. De ontwikkeling van de dienst is voorspelbaar, aangezien het aantal gebruikers al jaren stijgt.

Is er contact opgenomen met de federaties en gebruikersverenigingen om de beslissing toe te lichten en een oplossing te vinden? Welke impact hebben de nieuwe regels op het aantal gebruikers en het aantal afgelegde ritten?

Wat is de capaciteit van de dienstverlening? Hoeveel aanvragen worden er afgewezen? Gelden er uitzonderingen voor dringende situaties, medische zorg of professionele behoeften? Is de dienstverlening 's avonds en 's nachts gegarandeerd? Hoe zal de MIVB het tekort aan ritten opvangen?

1313 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je souhaite tout d'abord féliciter et remercier nos collègues pour leurs questions et leur sensibilité. Depuis le 22 juillet, la STIB a décidé de plafonner à 60 trajets par mois le service Taxibus, pourtant vital pour de nombreux Bruxellois en situation de handicap ou à mobilité réduite.

La raison invoquée serait budgétaire : en 2024, le budget prévu - 4,7 millions d'euros - a été largement dépassé, puisqu'il a atteint dans les faits 6,3 millions d'euros. Pour 2025, un surcoût de 2,5 millions d'euros était anticipé. Pour combler ce trou, on restreint donc les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

Cependant, derrière ces chiffres, il y a une réalité sociale : des milliers de personnes doivent désormais choisir entre aller travailler, se soigner ou simplement participer à la vie sociale. Les associations parlent d'une perte de 23.000 trajets sur l'année, et certaines évoquent une réduction de 30 % du service jusqu'à la fin du mois de décembre.

En clair, ce sont les personnes les plus dépendantes du service public qui paient la facture. Cette mesure soulève une contradiction évidente : comment la Région peut-elle prôner l'inclusion et l'accessibilité, tout en acceptant qu'une décision comptable restreigne la liberté de mouvement de nos citoyens déjà fragilisés ? Comment peut-elle promouvoir l'usage des transports publics tout en excluant ceux qui en dépendent le plus !

Cette décision a-t-elle été prise par la STIB seule ou validée en concertation avec votre cabinet ?

Combien d'usagers et de trajets sont-ils concrètement touchés depuis la mise en œuvre de ce plafond ?

Quelles solutions la Région compte-t-elle mettre en place pour garantir la continuité du service Taxibus au-delà de ce quota arbitraire ?

Une augmentation de la dotation ou une coordination renforcée avec d'autres acteurs comme les taxis adaptés, les communes, les CPAS ou les mutualités est-elle prévue pour stabiliser durablement le service ?

Madame la Ministre, il ne s'agit pas d'un simple ajustement budgétaire. Ici, c'est le droit fondamental à la mobilité des Bruxellois qui est en jeu. Ce droit ne peut pas être traité comme une variable d'ajustement comptable.

1315 **M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo).**- Le service Taxibus de la STIB constitue un pilier essentiel de la mobilité inclusive à Bruxelles. Il vient en aide à toute une série de personnes, des parents souhaitant se déplacer avec leur enfant à mobilité réduite jusqu'aux adultes désireux de se rendre à leur centre de loisirs ou chez leur médecin. En bref, il s'agit de gens qui veulent tout simplement de vivre comme tout le monde. Ce service de transport adapté « porte à porte », destiné aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, représente bien plus qu'une simple prestation de transport : il garantit l'autonomie,

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Sinds 22 juli is het aantal ritten van de Taxibusdienst beperkt tot zestig per maand. Die besparingsmaatregel kwam er door de overschrijding van het budget van 2024 en om een tekort voor 2025 tegen te gaan. Verenigingen spreken van een verlies van 23.000 ritten op jaarbasis. De personen die het meest afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, zijn het kind van de rekening. Het fundamenteel recht op mobiliteit staat op het spel.

Hoe kan het gewest pleiten voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en tegelijkertijd uit boekhoudkundige overwegingen de bewegingsvrijheid van kwetsbare burgers beperken?

Werd de beslissing enkel door de MIVB genomen of in overleg met uw kabinet? In hoeverre is het aantal gebruikers en ritten gedaald door de nieuwe regels? Hoe zal het gewest de continuïteit van de Taxibusdienst garanderen? Is er een verhoging van de dotatie of een nauwere samenwerking met externe partners gepland?

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo) (in het Frans).- De Taxibusdienst van de MIVB, een aangepaste vervoersdienst van deur tot deur voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit, garandeert de autonomie en de sociale inclusie van duizenden kwetsbare medeburgers.

De overheid discrimineert die mensen al jaren, terwijl ze hoort te zorgen voor gelijkheid tussen burgers, ook op het vlak van mobiliteit.

l'inclusion sociale et l'exercice des droits fondamentaux de milliers de nos concitoyennes et concitoyens parmi les plus vulnérables.

Comme je le disais récemment en Cocof, l'État est coupable depuis des années de discrimination à l'égard de ces personnes. Il est en effet censé assurer l'égalité entre ses citoyens, et la moindre des choses serait de le faire du point de vue de la mobilité.

Dans le cadre du contrat de service public liant la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB, le service Taxibus occupe une place particulière en tant que mission de service public à forte valeur sociale. Ce contrat définit les obligations de la STIB en matière de transport adapté, les indicateurs de qualité à respecter, ainsi que les modalités de financement de ce service primordial. La Région s'est également engagée, conformément à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, à garantir l'accès à des transports abordables et adaptés, faisant de cette mission un impératif tant légal que moral.

¹³¹⁷ Le service Taxibus a connu une évolution remarquable ces dernières années, témoignant à la fois de son succès et des besoins croissants de notre population. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en dix ans, la demande a explosé, avec environ 2.700 utilisatrices et utilisateurs enregistrés.

Cette croissance exceptionnelle, bien qu'elle témoigne de la qualité du service et de l'amélioration de son accessibilité, a généré des tensions budgétaires importantes. En 2024, les coûts réels du service ont dépassé l'enveloppe budgétaire initialement allouée, créant un défi de financement important.

Pourquoi les instances de décision de la STIB n'ont-elles pas été associées à la réflexion et correctement informées de la décision de réduire le service Taxibus ?

Les effets de cette décision ont-ils été correctement évalués par la STIB ?

La STIB s'attendait-elle à l'explosion du nombre de plaintes ?

Quelles sont les relations de travail du cabinet et de la STIB avec les principales associations actives dans le domaine du handicap, comme le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles ou Altéo, concernant l'évolution du service Taxibus ? Ces associations sont-elles consultées ? Unia a interpellé à plusieurs reprises la STIB à ce sujet.

Les associations d'usagers participent-elles aux réflexions sur l'évolution du service et sur l'amélioration de son accessibilité ?

Quelles sont les obligations de la STIB quant au service Taxibus, telles que définies par le contrat de gestion actuel ?

In overeenstemming met het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap heeft het gewest zich ertoe verbonden om de toegang tot betaalbaar en aangepast vervoer te garanderen, waardoor die opdracht zowel een wettelijke als een morele verplichting is.

Het openbaredienstcontract van de MIVB bepaalt de verplichtingen van de MIVB op het vlak van aangepast vervoer, alsook de kwaliteitseisen en financieringsvoorwaarden.

De voorbije tien jaar is de vraag naar Taxibusritten fors gestegen, met ongeveer 2.700 geregistreerde gebruikers, waardoor in 2024 de kosten het toegewezen budget overschreden.

Waarom werd de MIVB niet betrokken bij het overleg over de beperking van de Taxibusdienst? Heeft de MIVB de impact correct ingeschat? Had ze zo veel klachten verwacht?

Worden de gehandicaptenverenigingen betrokken bij het denkproces over de evolutie van de Taxibusdienst en de verbetering van de toegankelijkheid ervan?

Welke verplichtingen zijn in het beheerscontract van de MIVB vastgelegd met betrekking tot de Taxibusdienst?

Heeft de evaluatie die aan de verenigingen was beloofd voor 2024 plaatsgevonden? Wat waren de belangrijkste bevindingen?

Enfin, l'évaluation promise aux associations pour 2024 a-t-elle eu lieu ? Dans l'affirmative, quels en étaient les principaux constats ?

1319 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Depuis le 22 juillet 2025, la STIB limite l'usage du service Taxibus à 60 trajets par mois. Ce service, qui permet aux personnes reconnues en situation de handicap de bénéficier d'un transport adapté, connaît pourtant un franc succès, avec une hausse annuelle du nombre de trajets de près de 15 %. En 2024, 207.000 courses ont été effectuées par environ 3.000 usagers.

Or, loin d'accompagner ce succès, cette progression n'est pas suivie d'une hausse de la dotation. Le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles estime qu'approximativement 23.000 courses ne pourront plus être commandées en 2025, affectant directement la mobilité de près de 3.000 personnes en situation de handicap. Pour beaucoup d'entre elles, ce service est la seule solution de mobilité autonome.

Les témoignages sont dramatiques : pour des personnes qui ont besoin d'aller quotidiennement chez le kinésithérapeute, de travailler, ou simplement de participer à une vie sociale active, cette limitation est vécue comme un véritable coup de massue. Comme l'explique une utilisatrice citée dans un article de la RTBF : « Ma vie ne se résume pas à un simple aller-retour chez le kiné. Avec 60 trajets, il faut choisir entre aller travailler, se soigner ou simplement sortir. »

La STIB justifie cette mesure par un contexte d'économies à réaliser dans le cadre des affaires courantes. Or, la dotation a déjà été rabotée ces dernières années et le gouvernement a imposé à la STIB une nouvelle cure d'austérité de 65 millions d'euros d'ici à la fin de l'année.

1321 Pourtant, ce ne sont pas les autres pistes d'économies qui manquent. La STIB a dépensé plus de 200 millions d'euros en frais de consultance ces cinq dernières années. Son directeur général a vu son salaire bondir de près de 40 %, atteignant 370.000 euros par an, et les quatorze membres de la direction bénéficient de grosses et chères voitures de société.

Il est incompréhensible et inacceptable de faire peser des économies sur les usagers les plus vulnérables de notre Région, alors que la direction continue à bénéficier de ces avantages exorbitants.

La STIB vous a-t-elle informée préalablement de son intention de réduire l'offre de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ? Avez-vous donné votre accord à ce sujet ?

Quel montant cette réduction de l'offre de transport pour les PMR a-t-elle fait économiser à la STIB ?

Pourquoi ces économies sont-elles faites sur le dos des usagers, alors que d'autres postes budgétaires l'auraient permis, comme

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Sinds 22 juli beperkt de MIVB het gebruik van de Taxibusdienst tot zestig ritten per maand. Die dienst geeft personen met een handicap toegang tot aangepast vervoer en kent een groot succes, met een jaarlijkse stijging van het aantal ritten met bijna 15%. Dat gaat echter niet gepaard met een verhoging van de dotatie.

Volgens het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles zullen in 2025 ongeveer 23.000 ritten minder worden uitgevoerd. Voor mensen die bijvoorbeeld dagelijks naar de kinesist moeten, is de nieuwe regeling een echte klap in het gezicht.

De MIVB rechtvaardigt de maatregel door te verwijzen naar noodzakelijke bezuinigingen. De dotatie is de afgelopen jaren echter al gedaald en de MIVB kreeg al bezuinigingen opgelegd.

Nochtans zou de MIVB op andere manieren kunnen besparen: op de consultancykosten, het salaris van de algemeen directeur dat met bijna 40% is gestegen en op de dure bedrijfswagens voor het management.

Heeft de MIVB u vooraf geïnformeerd over haar voornemen om het vervoersaanbod voor personen met een beperkte mobiliteit te verminderen? Hebt u daarmee ingestemd? Hoeveel besparingen levert de nieuwe regeling op? Hebt u de MIVB gevraagd om eerst op andere begrotingsposten te besparen?

Hoe zult u het recht op mobiliteit van personen met een beperkte mobiliteit garanderen?

les frais de consultance ? Avez-vous demandé à la STIB de cibler d'abord ces postes ?

Dans le cadre de la réévaluation annoncée pour la rentrée, alors que toutes les associations s'opposent à cette réduction de l'offre de transports, comment garantirez-vous aux PMR que leur droit à la mobilité sera réellement respecté ?

1323 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Je ne reviendrai pas sur tous les développements relatifs à Taxibus. J'irai à l'essentiel. La réduction par la STIB de 30 % du service proposé par Taxibus a un impact direct et profond sur la vie quotidienne des personnes concernées. Soixante trajets mensuels, cela signifie un maximum de deux trajets par jour, ce qui est loin d'être suffisant pour une personne active, qui doit concilier travail, soins médicaux, démarches administratives, vie sociale et loisirs.

Cela contraint les personnes en situation de handicap à poser des choix cornéliens : renoncer à leur emploi ou à leur vie sociale, ce qui compromet leur autonomie, leur dignité et leur inclusion.

Limiter l'accès à un tel service revient, de fait, à discriminer une population déjà vulnérable. C'est en contradiction avec les engagements internationaux de la Belgique, notamment la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, dont l'article 1er rappelle : « La présente convention a pour objet de promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque ».

De plus, l'article 9 insiste sur l'obligation des États à garantir l'accès aux transports et à l'environnement physique, tandis que l'article 20 souligne la nécessité de faciliter la mobilité personnelle des personnes handicapées à un coût abordable.

Il ne s'agit pas ici d'un simple ajustement budgétaire, mais d'un recul inacceptable des droits fondamentaux des personnes en situation de handicap.

Une concertation a-t-elle eu lieu entre la STIB et votre cabinet, malgré le contexte de gestion en affaires courantes ?

Pourquoi ne pas revoir des postes budgétaires moins essentiels de la STIB pour préserver ce service crucial à des personnes en situation de handicap ? La Région bruxelloise a en effet pris des engagements très fermes en matière d'inclusion des personnes en situation de handicap, notamment par le biais du plan d'intégration du handistreaming dans les politiques publiques.

La STIB évoque une mesure temporaire. Pouvez-vous nous confirmer jusqu'à quelle date ce quota de 60 trajets s'appliquera ?

Quelles solutions alternatives ont été prévues pour assurer la continuité de la mobilité des personnes concernées, afin de ne pas les pénaliser davantage ?

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - De vermindering van het Taxibusaanbod met 30% heeft verregaande gevolgen voor het dagelijkse leven van de betrokkenen. Zestig ritten per maand is verre van genoeg voor wie een actief leven leidt. Het zet mensen met een beperking voor de onmogelijke keuze om hun werk of hun sociaal leven op te geven.

Het komt erop neer dat een kwetsbare bevolkingsgroep ook nog eens wordt gediscrimineerd en dat gaat in tegen de internationale verbintenissen die België heeft ondertekend, zoals de VN-conventie over de rechten van mensen met een beperking.

De ingreep gaat verder dan een begrotingsaanpassing, het is een onaanvaardbare aantasting van de fundamentele rechten van mensen met een beperking. Is er overleg geweest tussen de MIVB en uw kabinet?

Waarom worden minder belangrijke begrotingsposten bij de MIVB niet herzien om deze belangrijke dienst te behouden? Het Brussels Gewest zet immers zwaar in op de inclusie van mensen met een beperking. De MIVB noemt de maatregel tijdelijk, maar hoelang is tijdelijk precies? Welke alternatieven zijn er om het de betrokkenen niet nog lastiger te maken?

1325 **M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).**- *La possibilité de se déplacer est un élément essentiel d'une société inclusive. Ce service de la STIB est donc fondamental.*

Je me joins aux questions des orateurs précédents.

1327 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- *Lorsque des citoyens sont confrontés à des obstacles pour participer d'une manière ou d'une autre à la société, cette dernière est perdante dans son ensemble. L'inclusion ne bénéficie pas uniquement aux personnes concernées, mais à nous tous. Nous avons donc l'obligation de continuer à œuvrer à une société la plus inclusive possible, à laquelle chacun peut participer.*

Le service Taxibus constitue l'un des éléments nécessaires pour rendre cette inclusion maximale. La solution idéale consisterait à ce que les transports publics soient inclusifs pour tous. Tant que cet objectif n'est pas atteint, il faut cependant proposer un service tel que Taxibus. Ce service sert à compenser l'absence d'inclusivité totale de notre société.

Je ne me réjouis pas de devoir donner des explications quant à ce dossier. La mesure n'a pas été prise sans avoir fait l'objet de réflexions préalables en interne à la STIB.

En vertu du précédent contrat de service public de la STIB, l'exploitation du service Taxibus bénéficie d'une dotation annuelle de 4,7 millions d'euros. Celle-ci ne suffit plus depuis 2023 pour couvrir à elle seule l'exploitation du service, lequel connaît une croissance de fréquentation de l'ordre de 15 % par an depuis une dizaine d'années.

En 2024, nous avons puisé dans d'autres budgets pour augmenter cette enveloppe, car nous estimons, comme la STIB, que le service Taxibus est essentiel. En affaires courantes, nous ne pouvons cependant pas déplacer de budgets. Toute personne concernée par les négociations en vue de former un gouvernement devrait avoir conscience que l'absence d'un gouvernement de plein exercice entraîne ce genre de conséquences. La contrainte des douzièmes provisoires ne nous permet pas de déplacer des budgets pour financer des services pourtant essentiels.

Néanmoins, il ne faudrait pas se servir de cette vérité comme d'une excuse. Nous avons cherché des solutions.

1329 Nous y étions préparés, car nous savions en 2024 que le budget devrait être augmenté. L'actuel contrat de service public 2024-2028, approuvé à la fin de l'année 2023, prévoit une étude sur l'évolution à donner à ce service, notamment à son financement, et décrit un processus de réforme du dispositif. La situation politique et budgétaire de la Région bruxelloise a retardé ce processus.

De heer Stijn Bex (Groen).- Een inclusieve samenleving is heel belangrijk en je kunnen verplaatsen maakt daar een essentieel onderdeel van uit. De dienstverlening van de MIVB is dan ook van groot belang. Ik kan me moeilijk voorstellen dat u blij was met de berichten die tot deze vragen hebben geleid.

Voor het overige sluit ik me aan bij de vragen van de vorige sprekers.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De Taxibus is een service die noodzakelijk is om tot maximale inclusie te komen. In de ideale wereld zou het openbaar vervoer er voor iedereen moeten zijn, maar tot die tijd kunnen we niet zonder Taxibus.*

De maatregel is niet zonder interne voorafgaande overwegingen genomen. Volgens het vorige openbaredienstcontract kreeg de MIVB jaarlijks 4,7 miljoen euro voor de Taxibus. Dat volstaat sinds 2023 niet meer om de exploitatiekosten te dekken, want het gebruik van de dienst is de voorbije tien jaar telkens met 15% toegenomen.

In 2024 hebben we andere budgetten aangesproken om de middelen te verhogen, maar tijdens een periode van lopende zaken kunnen we niet met bedragen schuiven. Iedereen die bij de regeringsonderhandelingen is betrokken, moet beseffen dat het uitblijven van een regering met volle bevoegdheden dit soort gevolgen heeft, al is dat geen excuus.

We wisten in 2024 al dat we het budget moesten verhogen. Het huidige openbaredienstcontract 2024-2028 voorziet in onderzoek naar hoe het verder moet met de financiering van de Taxibus. De politieke en budgettaire toestand heeft dat proces echter vertraagd.

Dat neemt niet weg dat het strategisch overlegcomité van de MIVB binnenkort een voorstel tot hervorming bespreekt dat

Toutefois, une proposition de réforme en voie de finalisation sera discutée au prochain comité de concertation stratégique de la STIB. Elle sera ensuite soumise au gouvernement. J'espère qu'il ne s'agira plus d'un gouvernement en affaires courantes.

Constatant que la croissance de la fréquentation du service Taxibus se confirmait au cours de la première moitié de l'année 2025 et que la situation budgétaire ne se débloquent pas, en raison de la période d'affaires courantes, la STIB a dû prendre une mesure d'économie d'urgence sur l'exploitation du service Taxibus. Mon cabinet en a été informé et nous avons tenté de dégager d'autres solutions. La STIB a décidé en juillet 2025 qu'elle pouvait encore, sur ce poste, absorber une perte équivalente à celle subie en 2024, soit environ 1,7 million d'euros.

Compte tenu de l'inflation, de la hausse du prix des taxis et du caractère assez tardif de la mesure, cette perte s'est traduite, entre juillet et octobre 2025, par un plafonnement de la capacité de transport de Taxibus d'approximativement 25 % en deçà de la demande estimée. Malgré cela, la STIB a continué d'assurer près de 12.000 courses Taxibus par mois.

La concertation entre les parties prenantes, c'est-à-dire la STIB, Bruxelles Mobilité et mon cabinet ainsi que le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et Unia, a conduit, au début du mois de novembre, à une optimisation de la planification et à une allocation plus fine des ressources. La capacité de transport de Taxibus est désormais, sur une base mensuelle, équivalente à celle de 2024, soit à peu près 15.000 courses par mois, ce qui est considérable. Malgré la période d'affaires courantes, la mesure a permis le maintien du niveau de service et rendu possible la mobilité de nombreuses personnes handicapées.

Je suis d'accord avec vous, cela reste un plafonnement et le Cawab estime, par principe, cette mesure difficile à défendre.

1331 Dans les modalités de mise en œuvre de ces mesures, et malgré l'urgence budgétaire, la STIB a tenu à préserver un maximum d'équité entre les clients de Taxibus. Les critères d'accès au service restent inchangés et la STIB s'interdit de privilégier certains types de handicaps ou motifs de déplacement.

En tant qu'opérateur de transport public, la STIB ne s'estime pas compétente pour évaluer les facultés de ses clients ou l'objet de leurs voyages. Taxibus est le transport public pour les personnes qui n'y ont pas accès. Il ne revient pas à la STIB de déterminer qu'une personne handicapée serait prioritaire par rapport à une autre. Ainsi, dès lors que la personne démontre la reconnaissance de son handicap, elle a accès au service sans aucune distinction.

La capacité maximale de transport de Taxibus a été répartie sur chacune des journées d'exploitation, proportionnellement à la demande estimée par la STIB, de manière à ne pas modifier les équilibres établis. L'ouverture des réservations des courses avait été initialement décalée à 20h30 la veille sur le site internet et à 7h00 le jour même par téléphone au centre d'appels. Depuis le

vervolgens aan de regering wordt voorgelegd. Hopelijk is dat geen regering in lopende zaken meer.

Toen de MIVB tijdens de eerste helft van het jaar merkte dat het gebruik van de Taxibus bleef toenemen en de begrotingstoestand door de periode van lopende zaken niet ontward raakte, zag ze zich genoodzaakt noodbesparingen door te voeren. Mijn kabinet werd geïnformeerd en we zijn op zoek gegaan naar andere oplossingen. In juli kwam de MIVB tot het besluit dat ze hetzelfde verlies op de dienst als in 2024, zo'n 1,7 miljoen euro, voor haar rekening kon nemen.

Door de inflatie, de prijsstijgingen in de taxisector en de laattijdige maatregel resulteerde het verlies van juli tot oktober in de beperking van de Taxibuscapaciteit tot ongeveer 75% van de geschatte vraag.

Het overleg tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit, mijn kabinet, het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) en Unia heeft tot een optimalisatie van de planning en een gedetailleerdere verdeling van de middelen geleid. De capaciteit bedraagt nu zo'n 15.000 ritten per maand, waardoor het niveau van de dienstverlening behouden blijft, al is het natuurlijk nog altijd een beperking.

De MIVB heeft er ondanks alle beperkingen voor gekozen om alle Taxibusklanten in de mate van het mogelijke een gelijkwaardige dienstverlening te bieden, zonder onderscheid tussen beperkingen of verplaatsingsgronden.

De maximale capaciteit is volgens de verwachte vraag verdeeld over de exploitatiedagen. Sinds 3 november kun je zowel online als telefonisch twee weken op voorhand reserveren. Die wijziging kwam er op verzoek van klanten en daardoor bieden we ook mensen zonder computervaardigheden dezelfde kansen.

De MIVB kan niet zeggen hoe vaak ze verzoeken moet afwijzen. In vergelijking met de eerste maanden van 2025 schat ze dat 25% van de vraag onbeantwoord bleef van juli tot oktober, maar dat is mogelijk een onderschatting.

3 novembre, les réservations par internet et par téléphone sont ouvertes quinze jours à l'avance à 10h30. Cette modification répond à une demande des clients, relayée par le Cawab. Cette façon de procéder permet de garantir l'égalité des chances, notamment pour les personnes victimes de la fracture numérique.

La STIB n'est pas en mesure de déterminer le taux de refus. Cependant, en comparant avec la fréquentation des premiers mois de 2025, elle estime qu'environ 25 % de la demande n'a pas pu être satisfaite entre juillet et octobre. Toutefois, ce chiffre pourrait être sous-estimé, car certaines personnes ont probablement anticipé la réduction du nombre de courses et n'ont plus introduit de demandes par crainte d'essuyer un refus.

1333 Le taux de refus a néanmoins baissé depuis novembre et, chaque mois, Taxibus organise encore quelque 15.000 courses, ce qui équivaut à une hausse de 25 % de leur nombre. Néanmoins, compte tenu de l'accroissement de la demande observé ces dernières années, il ne fait aucun doute que certaines personnes continueront à être confrontées à une pénurie de courses. Cela devrait cependant désormais être beaucoup plus rare qu'au cours des mois précédents. Une évaluation devrait nous permettre de vérifier si nous avons réussi à mieux répondre à la demande.

Le changement imposé n'est pas une décision prise de gaieté de cœur par la STIB. Je suis bien consciente que cette évolution a touché non seulement les personnes en situation de handicap, clientes de Taxibus, mais aussi leur environnement familial, social, professionnel, scolaire, médical et paramédical.

La STIB, mon cabinet et Bruxelles Mobilité entretiennent depuis longtemps une concertation avec le Cawab. Je saisis d'ailleurs l'occasion pour remercier ce dernier pour nos contacts particulièrement actifs et constants. Dans le cadre des mesures d'urgence relatives au service Taxibus, la contrainte budgétaire a compliqué les phases de concertation. Le Cawab et Unia ont été informés de la décision et, depuis, les parties s'entendent pour recenser les problèmes. Elles ajustent, au besoin et dans la mesure du possible, les modalités de mise en œuvre de la limitation de la capacité de transport.

Comme je l'ai mentionné, la concertation entre les acteurs a permis récemment de mieux adapter l'offre aux réalités budgétaires et, depuis le 3 novembre, d'organiser l'ouverture concomitante des réservations par internet et téléphone.

1335 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Comme vous l'avez souligné, cette réduction de l'offre Taxibus est une perte pour l'ensemble de la société. Or, dans les politiques que nous menons, nous veillons - tous partis confondus - à ce que la société soit aussi accessible que possible. À cet effet, nous procédons à des adaptations dans les bâtiments publics, les sites internet et applications ou encore les modes de transport.

Mener des politiques et les mettre en œuvre prend du temps. En l'occurrence, nous faisons un pas en avant et ensuite deux pas en arrière. Je regrette vraiment cette décision de réduire l'offre et l'absence d'une solution de remplacement. Vous faites référence

Toch voert Taxibus maandelijks nog zo'n 15.000 ritten uit, al zal dat door de stijgende vraag niet volstaan. Uit een evaluatie zal moeten blijken of we erin zijn geslaagd om beter op de vraag in te spelen. De MIVB schept er geen genoeg in om het aantal ritten te verminderen.

Er is al lang overleg tussen de MIVB, mijn kabinet, Brussel Mobiliteit en het Cawab. Het Cawab en Unia zijn over de besparingsmaatregel geïnformeerd en alle partijen werken samen om de problemen in kaart te brengen en in de mate van het mogelijke de capaciteit bij te sturen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In het beleid moeten we erop toezien dat de maatschappij toegankelijk is voor iedereen.

Ik betreur dat het aanbod van de Taxibusdienst verminderd wordt, zonder een alternatief voor te stellen. U verwijst naar de regering in lopende zaken, waardoor het onmogelijk zou zijn om met budgetten te schuiven, maar het probleem is niet nieuw.

Kon er niet samengewerkt worden met andere partners?

au contexte d'affaires courantes, qui vous empêche de déplacer des budgets, mais le problème ne date pas d'hier, et les budgets comme le nombre de demandes sont en hausse constante.

Nous aurions peut-être pu travailler avec d'autres acteurs ou établir un inventaire des autres options sur la table en matière de transport rémunéré de personnes pour les personnes porteuses d'un handicap. Je regrette donc la décision qui a été prise, car, coincé au milieu d'un jeu de quilles budgétaire, ce public se retrouve dans une situation difficile.

1337 **Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).**- La croissance du nombre de demandes que connaît le service Taxibus démontre le caractère essentiel de ce service pour permettre aux personnes en situation de handicap de participer à la vie en société.

Je n'ai malheureusement pas obtenu de réponse à toutes mes questions. Je voulais connaître les raisons des coupes budgétaires dans le service Taxibus et le contexte des autres coupes qui se seraient révélées insuffisantes, de telle sorte qu'il ait fallu toucher le service Taxibus.

Pourriez-vous répondre à ma question concernant l'application Voiceover, qui ne serait pas encore accessible sur le site du service Taxibus ?

J'entends que vous entretenez des contacts avec les associations, le Cawab, les centres de jour et les entreprises de travail adapté. Il est essentiel de consulter ces acteurs avant de prendre des décisions qui affectent les personnes en situation de handicap. J'espère donc qu'à l'avenir, vous consulterez en amont les associations pour éviter des décisions qui ont un impact réel sur les personnes en situation de handicap.

1339 J'entends aussi que des décisions prises sont entrées en vigueur le 1er novembre et qu'un suivi sera réalisé avec les secteurs. Il est primordial de disposer de ses résultats et je n'hésiterai pas à revenir vers vous dans les prochains mois pour les connaître, afin que ce service essentiel soit accessible au plus grand nombre.

1341 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Comme vous l'avez rappelé, Taxibus fait partie de l'ensemble des services dont nous disposons et, tant que ces derniers ne seront pas complètement inclusifs, l'offre Taxibus restera essentielle.

Vous nous avez également expliqué que, dans le processus des douzièmes provisoires, grâce à un habile mécanisme, une petite partie du budget qui y est dédié a pu être préservée.

Alors que nous demandons, à juste titre, à tous nos partenaires de fournir des efforts, la direction de la STIB choisit de raboter les moyens alloués à tel ou tel service. C'est inadmissible. En tant que politiques, nous ne pouvons prôner aujourd'hui davantage d'inclusion au sein de notre ville-région tout en laissant de tels choix être posés. En effet, il nous revient, en tant qu'acteurs publics, d'aider en priorité une personne à mobilité réduite ou une personne porteuse d'un handicap. S'il y a un domaine auquel nous ne pouvons toucher, c'est bien celui-là. Comme le soulignait

Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés) (in het Frans).- *Het toenemend aantal aanvragen bij Taxibus toont aan hoe belangrijk die dienst is.*

Waarom werd er in het budget van Taxibus gesneden en waarom volstond het beperken van andere budgetten niet om die dienst te kunnen sparen?

Waarom is de app Voiceover nog niet beschikbaar op de website van Taxibus?

Ik dring erop aan dat u de verenigingen, dagcentra en maatwerkbedrijven raadpleegt, als u beslissingen moet nemen die een impact hebben op personen met een beperkte mobiliteit.

De beslissingen werden van kracht op 1 november en worden opgevolgd samen met de sector. Ik ben benieuwd naar de resultaten.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Taxibus blijft noodzakelijk zolang het openbaar vervoer niet volkomen inclusief is. Dankzij een handigheidje is het gelukt om ook in een periode van voorlopige twaalfden een klein deel van het budget te vrijwaren.*

Op de terechte vraag om te besparen, gaat de MIVB in door de middelen voor de Taxibus te korten, maar dat is ontoelaatbaar. Als politici moeten we net voor meer inclusie zorgen. Zoals het Cawab zegt, moet Taxibus meer middelen krijgen in plaats van minder.

Nu we de begroting bespreken, hoor ik allerlei goede bedoelingen, maar daar moeten ook daden tegenover staan. Als er iets is waar we niet aan mogen raken, dan is het wel Taxibus. Die boodschap zou ieder van ons aan zijn partijleiding moeten overbrengen.

le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, il faut au contraire augmenter les moyens alloués à ce type de service dont la demande est en croissance de plus de 25 %. C'est donc une très mauvaise idée de plafonner ce type de dispositif par le biais de quotas.

Aujourd'hui, nous sommes tous autour de la table pour débattre des budgets. Chers camarades, j'entends de nombreuses bonnes paroles, mais j'aimerais qu'elles soient accompagnées d'actes concrets. S'il y a bien un élément auquel il ne faut pas toucher et qu'il faudrait même renforcer, vu la sonnette d'alarme tirée aujourd'hui requérant une augmentation de 25 % des moyens, c'est bien le service Taxibus. Chacun de nous devrait transmettre ce message aux décideurs de son parti.

1343 **M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo).**- Je tiens à souligner que la STIB et le gouvernement ont fait des efforts en matière d'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite. La STIB a réalisé des investissements. Mais il reste encore un long chemin à parcourir.

Mon collègue M. Dönmez nous a appelés à parler à nos partis. Il devrait en faire de même.

1343 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Évidemment !

1343 **M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo).**- Ecolo a officiellement demandé au conseil d'administration et au comité de gestion de la STIB de revenir sur cette décision, pour les raisons que vous avez évoquées. Nous estimons effectivement que, depuis trop longtemps, les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap ne sont pas considérées de la même manière que les autres, notamment en matière de mobilité.

Les associations telles qu'Unia et le Cawab avaient émis des propositions et invité la STIB à la concertation. Ce que je veux dénoncer ici, c'est l'attitude de la STIB qui a attendu extrêmement longtemps - alors que ces personnes étaient en détresse -, avant d'accepter de discuter avec les associations. C'est inacceptable ! Les remontées du terrain devenaient de plus en plus inquiétantes, c'est pourquoi nous sommes intervenus, en tant que parti, au conseil d'administration et au comité de gestion.

1347 Il était donc possible de compenser la perte budgétaire sur d'autres postes. L'isolement de certaines personnes a été aggravé par une décision qui, selon moi, doit être revue et discutée avec les associations de terrain. Des solutions appropriées doivent être trouvées.

J'espère que la concertation en cours aboutira à des résultats positifs pour les nombreuses personnes concernées.

1349 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Le conseil consultatif des personnes handicapées, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, Altéo, la Ligue des familles, Unia : toutes les associations actives dans l'inclusion et la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) demandent d'annuler cette réduction

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo) *(in het Frans).*- De MIVB en de regering hebben inspanningen geleverd om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor wie minder mobiel is, al zijn we er nog lang niet.

De heer Dönmez zegt dat we de boodschap aan onze partijleiding moeten bezorgen. Hij zou dat zelf ook moeten doen.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- Vanzelfsprekend!

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo) *(in het Frans).*- Ecolo heeft de MIVB officieel gevraagd om terug te komen op de beslissing.

Unia en het Cawab hadden voorstellen gedaan en aangestuurd op overleg met de MIVB, maar die laatste heeft gedraald om daarop in te gaan, vandaar ons initiatief.

Het was mogelijk om het verlies aan middelen op andere begrotingsposten af te wentelen. Mensen belanden in een groter isolement door een beslissing, die we dus moeten omkeren. Ik hoop dat het overleg resultaat oplevert.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- Alle verenigingen die zich inzetten voor personen met een beperking pleiten ervoor om de beslissing om het aanbod van Taxibus te verminderen, terug te draaien. De gevolgen van die beslissing

de l'offre de transport des PMR. Si vous pensez qu'elles vont abandonner ce combat, c'est que vous ne les connaissez pas !

Des pétitions ont recueilli des milliers de signatures, car les conséquences de cette réduction sont dramatiques : pertes de places en centres de jour, pertes d'emploi, impossibilité de réserver et d'accéder à des soins médicaux pourtant indispensables. Le secteur du taxi, en grande souffrance lui aussi, est également lourdement touché par cette décision.

En 2024, la STIB a dépensé 48,5 millions d'euros en frais de consultance. Pourquoi n'intervenez-vous pas ? Pourquoi n'affirmez-vous pas que cela suffit ? Ce n'est pas sur l'offre de transport des PMR que la STIB doit faire des économies, mais, par exemple, sur ses frais de consultance.

Quand l'annonce a été faite, vous avez déploré cette décision dans la presse. Or, vous en aviez été informée. Vous saviez que la dotation était insuffisante depuis 2023 et que les économies de 65 millions d'euros que vous aviez imposées à la STIB l'ont confortée dans cette réduction de l'offre.

Le montant en question est de 1,7 million d'euros. Combien de centaines de millions ont été gaspillés dans le fiasco de la ligne de métro 3 ? Certains groupes politiques ici présents sont prêts à conclure un partenariat public-privé qui coûtera jusqu'à 8 milliards d'euros. Or, nous parlons de 1,7 million euros pour le droit à la mobilité de quelque 3.000 PMR. C'est honteux ! Les PMR demandent plus de respect et le PTB va continuer à requérir un retour à l'offre de transport initiale.

¹³⁵¹ **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- J'ai porté, avec Mme Lange et d'autres collègues, une proposition d'ordonnance qui vise à octroyer des aides à l'emploi aux personnes en situation de handicap. Son objectif était d'accroître le taux d'emploi de ces personnes, qui se situe bien en deçà de la moyenne européenne. En juillet dernier, cette ordonnance a été adoptée à la quasi-unanimité du Parlement, même avec des perspectives d'accroissement du budget et, partant, du nombre de personnes qui en bénéficient. Dès lors, à deux abstentions près, nous sommes presque unanimes au sein de ce Parlement pour donner la priorité à l'inclusion des personnes en situation de handicap, conformément aux engagements pris aux niveaux international, européen, mais aussi bruxellois.

Il est donc sidérant qu'en parallèle, nous restreignons le droit au transport des personnes en situation de handicap, qui est un corollaire indispensable à leur inclusion. C'est inacceptable de la part de la STIB !

J'invite mes collègues du PS et du MR - en première ligne dans les négociations - à dépasser leurs différends de forme comme de fond, pour enfin doter la Région d'un budget et, potentiellement, d'un gouvernement à la hauteur des enjeux, sur cette question comme sur tant d'autres.

zijn immers dramatisch voor die mensen, maar ook voor de taxisector.

De MIVB zou kunnen besparen op consultancykosten in plaats van op de dienstverlening voor mensen met een beperking.

U betreurt de beslissing, maar u wist dat de dotatie sinds 2023 niet volstond en dat de MIVB 65 miljoen euro moest besparen. Het gaat hier over 1,7 miljoen euro voor ongeveer 3.000 personen. Hoeveel honderden miljoenen werden niet verspild aan het fiasco van metrolijn 3? De personen met een beperkte mobiliteit verdienen meer respect.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Samen met mevrouw Lange en andere collega's heb ik een voorstel van ordonnantie ingediend om mensen met een beperking tewerkstellingssteun te bieden. Het parlement heeft dat in juli nagenoeg unaniem goedgekeurd, dus we zijn het er roerend over eens dat de inclusie van mensen met een beperking voorrang verdient.

Het is dan ook onaanvaardbaar dat de MIVB hun recht op vervoer zou uithollen. Ik vraag de collega's van de PS en de MR om hun geschillen opzij te zetten, zodat het gewest eindelijk een begroting en hopelijk een regering krijgt.

1353 **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Pour que tout le monde puisse se déplacer facilement à Bruxelles, nous avons notamment besoin d'un bon service Taxibus.*

Le budget et l'offre ont légèrement augmenté récemment. En outre, des réformes sont en préparation.

Dans ce domaine aussi, nous avons besoin d'un gouvernement de plein exercice. Quoi qu'il en soit, je vous encourage à poursuivre la concertation avec les acteurs de cette problématique.

1355 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB est informée des problèmes d'accessibilité du site www.taxibus.be pour certaines personnes déficientes visuelles. Alors que ce site répond aux exigences d'accessibilité avec Android et les principaux navigateurs, il est apparu, fin 2024, que des utilisateurs de Voiceover d'Apple rencontraient des problèmes lors de certaines manipulations. La STIB en a immédiatement informé son fournisseur et l'a pressé d'apporter une solution pérenne à ce problème. Il faut en effet que ce site soit consultable par tous. Il est urgent de régler ce problème. Le nouveau site de la STIB, stib.be, est, quant à lui, parfaitement accessible.

Des économies sont opérées dans l'ensemble des services de la STIB. L'ajustement de la capacité de transport du service Taxibus ne constitue pas une mesure d'économie en soi. Nous ne disposons pas d'un budget suffisant pour augmenter cette enveloppe de 1,7 million d'euros. Par ailleurs, depuis début novembre 2025, l'offre de trajets Taxibus a été remise à son niveau de 2024.

Quoi qu'il en soit, la STIB a dû épargner. Un programme d'économies sur les charges de fonctionnement, notamment internes, a été mis en place à tous les niveaux de l'entreprise. Il vise à limiter l'impact sur les clients et les investissements des faibles marges budgétaires disponibles et des contraintes qu'imposent les affaires courantes.

J'ai bien entendu votre demande de moyens pour garantir le service Taxibus. Dans le cadre de l'augmentation de la demande, nous tentons de gérer l'offre au mieux et veillons à sa disponibilité. Nous reviendrons avec une proposition de réforme. Si elle ne peut être traitée prochainement par un gouvernement de plein exercice, que j'appelle de mes vœux, elle le sera dans le cadre des affaires courantes. J'ai pris bonne note de la volonté d'en discuter au Parlement.

- *Les incidents sont clos.*

De heer Stijn Bex (Groen).- We zijn het erover eens dat iedereen zich in Brussel vlot moet kunnen verplaatsen. Daarvoor hebben we een toegankelijk MIVB-net nodig, maar ook onder meer een goede Taxibus.

Zoals u aangaf, is de situatie onlangs licht verbeterd. Er kwam 1,7 miljoen euro bij en het aanbod is sinds november ten minste weer op het niveau van 2024. Bovendien worden er hervormingen voorbereid.

Toch is het heel duidelijk dat we ook hiervoor een regering met volle bevoegdheden nodig hebben. Ik steun de oproep van mevrouw Maison dan ook ten zeerste. Bovendien moeten we het altijd aanpakken in overleg met de betrokkenen en hun belangenorganisaties, zodat we echt goed aanvoelen wat er op het terrein leeft. Ik moedig u aan om daar verder werk van te maken.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Eind 2024 is gebleken dat Apple-gebruikers op de website van Taxibus problemen ondervinden met de app Voiceover. De MIVB stelt alles in het werk om het probleem snel op te lossen, zodat de website toegankelijk is voor iedereen.*

De aanpassing van het aanbod van Taxibus is geen besparingsmaatregel. We beschikken niet over voldoende budget om de enveloppe met 1,7 miljoen euro op te trekken. Het aanbod van de trajecten van Taxibus is trouwens sinds november 2025 terug op het niveau van 2024.

Hoe dan ook moet de MIVB besparen. Op alle niveaus van de maatschappij wordt er bespaard op de exploitatiekosten. Het moet de impact op klanten en investeringen beperken van de geringe beschikbare budgettaire marges en de beperkingen die de lopende zaken met zich meebrengen.

Met het oog op de toenemende vraag proberen we het aanbod van Taxibus zo goed mogelijk te beheren en zien we erop toe dat het beschikbaar blijft. We zullen een hervorming voorstellen. Als die niet op korte termijn door een volwaardige regering kan worden behandeld, dan zal dat gebeuren door de regering in lopende zaken. Ik heb nota genomen van de wens om hierover te discussiëren in het parlement.

- *De incidenten zijn gesloten.*

1359 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1359 **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,**

1359 **concernant le pont de Cureghem, zone accidentogène.**

1361 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Je me limiterai aux questions qui restent d'actualité depuis le dépôt de mon texte.

Vous avez été interrogée, au cours de l'année, par plusieurs députés, dont MM. Ikazban et Van Goidsenhoven, sur le pont de Cureghem. Ce dernier figure parmi les cinq zones les plus accidentogènes de la Région. Nous demandions tous à ce que l'aménagement provisoire décidé en 2020 débute enfin. C'est désormais le cas, mais le début des travaux a provoqué un tollé.

Les riverains ont-ils été associés à la réflexion ? Dans l'affirmative, comment ont-ils été entendus ?

Les services de secours ont-ils rendu leur avis ? Quand ? Quelles recommandations concrètes ont-ils formulées ? Ont-elles été suivies ? Dans la négative, pourquoi ?

Ces questions me semblent essentielles. Par ailleurs, personne ne remet en cause la nécessité absolue de ces travaux.

1363 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce projet était attendu depuis longtemps.

Un test a été réalisé en vue de simuler le fonctionnement du carrefour en giratoire, avant qu'il ne soit pérennisé dans le cadre du projet de réaménagement. Ce test a donné lieu à des aménagements temporaires, qui sont certes peu esthétiques, mais qui ont permis d'améliorer sensiblement la sécurité routière à court terme, en attendant la concrétisation du projet définitif.

Grâce à ces mesures, le carrefour ne figure plus dans la liste des zones à concentration d'accidents prioritaires. Il s'agissait de l'un des lieux les plus dangereux de la Région. Dès lors, même si ces blocs de béton ne sont pas jolis, ils permettent d'améliorer la sécurité. Nous avons demandé et obtenu un permis, le projet doit donc être mis en œuvre.

Un accident mortel est survenu le 22 octobre 2024 au croisement de la rue du Sel et de la rue Gouverneur Nens, dans une zone indirectement concernée par le futur rond-point. Cet accident était également lié à un problème d'angle mort, mais il s'agissait, cette fois-ci, d'un « angle mort avant » dû à la hauteur d'assise du chauffeur.

Le projet définitif, tel qu'il a débuté le lundi 17 novembre dernier, renforcera la sécurité et améliorera les conditions de circulation pour tous les modes de transport : lisibilité accrue des carrefours, transports publics plus efficaces et accessibles,

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 Kuregembrug, een ongevalgevoelige zone.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *De Kuregembrug is een van de vijf meest ongevalgevoelige zones van het gewest. De werkzaamheden voor de voorlopige heraanleg, waartoe in 2020 is beslist, zijn eindelijk begonnen, maar roepen onrust op.*

Waren de buurtbewoners betrokken bij de plannen? Hebben de hulpdiensten een advies geformuleerd? Wanneer? Wat waren hun aanbevelingen? Zijn die gevolgd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Na een test om de werking van een rotonde te simuleren, is het kruispunt voorlopig heraangelegd. Daardoor is de verkeersveiligheid fel verbeterd, ook al zijn de tijdelijke betonblokken niet mooi. De definitieve heraanleg zal leiden tot een betere doorstroming voor alle vervoersmodi: auto's, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.*

Op 22 oktober 2024 deed zich een dodelijk ongeval voor in een zone die onrechtstreeks in verband staat met de toekomstige rotonde. Het was een dodehoekongeval.

We hebben de stedenbouwkundige vergunning in 2023 gekregen en de overheidsopdracht in 2024, voor de verkiezingen, goedgekeurd. Brussel Mobiliteit is op maandag 17 november 2025 met de eerste fase van de definitieve heraanleg begonnen, die tot eind 2025 zal duren en betrekking heeft op de Demetskaai en het kruispunt met de Vander Bruggenlaan.

infrastructures plus sûres et de meilleure qualité pour les piétons et les cyclistes, etc.

Le permis d'urbanisme a été obtenu en 2023 et le marché des travaux a été approuvé par le gouvernement en 2024, avant les élections. Ce chantier d'envergure associe de nombreux intervenants.

¹³⁶⁵ Les premières interventions d'Elia ont eu lieu au printemps 2024. L'état actuel des égouts et des rails de tram rend tout report ou toute interruption du chantier impossible et irresponsable. Sur la chaussée de Mons, les travaux de Vivaqua sont aussi urgents et indispensables que complexes et chronophages. Ils nécessitent une mobilisation de ressources considérable. Ce chantier commencera début 2026.

La STIB interviendra ensuite pour poser les voies de tram sur la chaussée de Mons. Ces deux parties du chantier devraient prendre environ un an et demi. Bruxelles Mobilité a, de son côté, entamé une première phase du chantier le 17 novembre dernier, qui se poursuivra jusqu'à fin 2025. Cette phase concerne le quai Demets et le carrefour avec l'avenue Vander Bruggen.

Comme pour tout projet de réaménagement d'ampleur, l'avis des services de secours a été sollicité. Le Siamu a participé au comité d'accompagnement de l'étude et a également remis un avis officiel, qui a été suivi. Cet avis portait notamment sur les modalités de raccordement entre la chaussée de Mons et la sortie de la future caserne en cours de construction. Les véhicules du Siamu bénéficieront pleinement du projet et le futur site propre devrait permettre d'accroître sensiblement l'efficacité de leurs interventions.

En parallèle, un processus de participation citoyenne a été conduit par Bruxelles Mobilité avec l'appui d'un bureau spécialisé lors de la conception du projet en 2021 et 2022. Dans le cadre de ce processus ont été organisés des promenades guidées, des ateliers participatifs, des entretiens avec les riverains, ou encore des séances publiques d'information.

Certes, ce processus remonte à quelques années et le chantier n'est en cours que depuis quelques jours. Je déplore qu'il faille tant de temps pour obtenir des permis à Bruxelles. Il est à présent nécessaire de revenir vers les riverains afin de les informer et de leur montrer que nous pouvons, au besoin, apporter des améliorations au projet.

¹³⁶⁷ C'est pourquoi, en concertation avec le bourgmestre, nous avons lancé hier deux task forces chargées d'apaiser et de rassurer les esprits au sujet de ce chantier particulier.

La première task force a pour mission d'accompagner le chantier lui-même, en menant une nouvelle réflexion sur son phasage, les déviations liées aux travaux et les répercussions sur les riverains, car le chantier va durer longtemps.

La seconde task force analysera le projet et les choix de mobilité sous-jacents, afin d'examiner comment nous pourrions encore

Het is een groot project, waar veel actoren bij betrokken zijn en dat geen uitstel meer verdraagt. Elia begon in de lente van 2024 met zijn eerste werkzaamheden, Vivaqua zal begin 2026 in de Bergensesteenweg beginnen, wat dringend is gezien de staat van de riolering. Daarna zal de MIVB nieuwe tramsporen aanleggen, wat eveneens dringend is. Beide onderdelen zullen zo'n anderhalf jaar duren.

De Brusselse brandweer heeft een advies uitgebracht, met name over de verbinding tussen de Bergensesteenweg en de uitgang van de toekomstige kazerne, die haar interventies aanzienlijk efficiënter moet maken. Dat advies hebben we gevolgd.

Ook heeft Brussel Mobiliteit een proces van burgerparticipatie opgezet in de ontwerpfase van het project in 2021 en 2022, met geleide wandelingen, participatieve workshops, gesprekken met buurtbewoners en infosessies.

Vandaag moeten we opnieuw naar die buurtbewoners luisteren en hen tonen dat we bereid zijn eventueel verbeteringen aan te brengen.

Vandaag moeten we opnieuw naar die buurtbewoners luisteren en hen tonen dat we bereid zijn eventueel verbeteringen aan te brengen. Daarom hebben wij in overleg met de burgemeester gisteren twee taskforces opgezet. De eerste buigt zich over de eigenlijke werkzaamheden: de fasering, de omleidingen en de impact op de buurtbewoners. De tweede buigt zich over de achterliggende mobiliteitskeuzes, om te bekijken hoe het project nog verbeterd kan worden, met name inzake parkeerplaatsen en leveringszones.

faire évoluer le projet sans remettre en question le projet en tant que tel. Cela permettrait de répondre aux inquiétudes, notamment en ce qui concerne les places de stationnement et les zones de livraison.

Je rappelle que ces travaux sont essentiels pour notre réseau d'égouttage et pour le réseau de la STIB. Il faut donc veiller à la poursuite de chantier, y compris en raison des indemnités de 200.000 euros par mois qui seraient dues en cas de suspension du chantier. La première phase des travaux, qui concerne entre autres le quai Fernand Demets, ne fait pas l'objet de nombreuses discussions, ce qui nous permet de travailler avec la commune pour répondre aux enjeux évoqués.

1369 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- La semaine a effectivement été mouvementée dans la commune d'Anderlecht. Ce qui m'a le plus troublée, c'est le sentiment exprimé par les riverains de ne pas avoir été consultés. Ils ne s'étaient déjà pas sentis entendus en 2023, au moment où la commune avait émis un avis positif sur le plan Good Move, moyennant certaines modifications. Je pense donc que le processus consultatif doit être repris et que les riverains doivent être consultés.

Cureghem est un quartier très particulier, affecté par la fracture numérique, où le seul moyen d'informer les riverains reste le porte-à-porte.

Je vous invite sincèrement, Madame la Ministre, à inviter les comités de quartier de Cureghem à votre cabinet. Ils ne sont pas opposés aux travaux de réfection de la voirie, des égouts et des rails de tram, mais ils se posent des questions fondamentales sur l'avenir de leur quartier, le piétonnier et le processus de consultation. Ils ne se sentent pas pleinement entendus, ni considérés. Ils ont besoin de vous parler, d'exprimer leur ressenti et de formuler des contre-propositions, sans aucune agressivité, pour pouvoir adhérer au projet.

- *L'incident est clos.*

1375 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1375 **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,**

1375 **concernant les redevances indues à la suite du non-rappel du renouvellement de la carte riverain de parking.brussels.**

1377 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- La presse s'est récemment fait l'écho d'un nouveau malaise dans la gestion du stationnement à Bruxelles, en évoquant des « redevances en rafale » et des pratiques jugées « injustes et fort agressives » de la part de parking.brussels.

De werkzaamheden moeten voortgezet worden, om bovengenoemde redenen en omdat we anders een schadevergoeding van 200.000 euro per maand verschuldigd zijn.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Wat mij het meest stoort, is dat ik de buurtbewoners hoor zeggen dat ze niet geraadpleegd zijn. We moeten dus opnieuw naar hen toestappen, via huis-aan-huisbezoeken, want Kuregem is een wijk met een grote digitale kloof.*

Nodig de wijkcomités van Kuregem op uw kabinet uit. Ze zijn niet tegen de heraanleg, maar stellen zich fundamentele vragen over de toekomst van hun wijk. Ze willen zich gehoord voelen in hun bezorgdheden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de onterechte retributies omdat parking.brussels nalaat een herinnering te versturen wanneer een bewonerskaart moet worden verlengd.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Onlangs verscheen opnieuw een artikel in de pers over de onrechtvaardige en agressieve praktijken van parking.brussels.*

Een voorbeeld daarvan is dat parking.brussels niet alle houders van bewonerskaarten verwittigt wanneer die kaarten vervallen. Ze blijven hun wagen dus nietsvermoedend voor hun woning parkeren. Tegen de tijd dat ze hun situatie in orde hebben

Ce sentiment de harcèlement s'ajoute aux polémiques autour des scan-cars, des hausses tarifaires et des procédures de recouvrement jugées excessives.

Je voudrais insister en prenant pour exemple un problème récurrent qui me paraît totalement inacceptable. Lorsqu'une carte de stationnement riverain arrive à échéance, parking.brussels ne prévient pas tous les usagers. Ainsi, des citoyens, des résidents de la commune et donc des contribuables, continuent à stationner devant leur domicile en toute bonne foi, sans savoir que leur carte n'est plus valable. Malheureusement, le temps qu'ils régularisent leur situation, la scan-car passe et leur inflige une ou plusieurs redevance(s) !

Ces personnes se retrouvent à devoir contester des amendes qu'elles n'auraient jamais dû recevoir si elles avaient simplement été informées à temps. Cela engendre une double injustice : d'abord une charge financière et administrative pour les citoyens, ensuite une perte de confiance dans la légitimité de l'Agence du stationnement.

Confirmez-vous que parking.brussels n'a aucune obligation légale d'avertir les citoyens de l'échéance de leur carte riverain ?

Allez-vous mettre en place une procédure d'alerte - par courrier, par courriel ou par le biais d'une application - afin que les citoyens puissent renouveler leur carte dans les délais ?

Allez-vous intervenir pour éviter que des citoyens de bonne foi soient pénalisés par un simple manque d'information ?

De manière plus générale, quelles réformes prévoyez-vous pour rééquilibrer le rôle de parking.brussels, afin que l'agence privilégie l'information, la prévention et le service aux citoyens, plutôt qu'une approche perçue comme punitive et financière ?

Il ne s'agit pas ici de défendre l'incivisme, mais de protéger des citoyens honnêtes contre une machine administrative qui préfère sanctionner plutôt que prévenir. Le stationnement doit être une politique de mobilité et pas un piège à redevances.

1379 (Mme Sofia Bennani, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

1381 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un mois avant l'expiration de la carte de stationnement riverain, qui permet de déroger au tarif horaire dans son secteur de stationnement, l'utilisateur reçoit une alerte par courriel ou par courrier postal. Sept jours avant l'expiration, un SMS de rappel est envoyé. Dix jours après l'expiration, si la carte n'a pas été renouvelée, l'utilisateur reçoit encore un rappel et une période de tolérance est appliquée jusqu'à 25 jours après l'expiration de la carte.

Il est donc inexact d'affirmer que, lorsqu'une carte de stationnement riverain arrive à échéance, l'utilisateur n'est pas prévenu. Plusieurs avertissements sont envoyés. L'Agence du

gebracht, is de scan-car al meerdere keren gepasseerd en krijgen ze onnodige boetes, die ze vervolgens moeten aanvechten.

Klopt het dat parking.brussels niet wettelijk verplicht is om houders van bewonerskaarten te verwittigen?

Bent u van plan burgers via een brief, e-mail of app te verwittigen, zodat ze tijdig hun kaart kunnen verlengen en niet gestraft worden door een gebrek aan informatie?

Hoe zult u de rol van parking.brussels opnieuw in evenwicht brengen, zodat de nadruk ligt op informatie, preventie en dienstverlening, in plaats van op een aanpak die bestraffend en lucratief overkomt?

We moeten burgers met goede bedoelingen beschermen tegen een administratieve machine die liever bestraft dan voorkomt.

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

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De houders van bewonerskaarten krijgen wel degelijk een maand vooraf een verwittiging per brief of per e-mail. Bovendien krijgen ze een herinnering zeven dagen voor de vervaldatum van hun kaart en tien dagen erna en wordt een gedoogtermijn van 25 dagen gehanteerd.

De gemeente Schaarbeek verzamelde vóór haar aansluiting bij parking.brussels echter geen telefoonnummers of e-mailadressen bij de aanvraag van een bewonerskaart. Het parkeeragentschap vraagt nieuwe inwoners of mensen die hun kaart verlengen om bijkomende gegevens, maar het

stationnement prévient les riverains par SMS, par courriel et par courrier postal, sur la base des données dont elle dispose.

Contrairement à la plupart des autres communes, avant de rejoindre parking.brussels, Schaerbeek ne recueillait pas les numéros de téléphone et les adresses de courriel des riverains lors d'une demande ou d'un renouvellement de carte riverain. La base de données pour Schaerbeek est donc beaucoup moins riche que celle des autres communes. Seule l'adresse postale était enregistrée et les rappels étaient uniquement envoyés par courrier postal, ce qui n'est pas toujours la meilleure solution.

Lors de la délégation de la gestion du stationnement à parking.brussels en 2020, la commune de Schaerbeek n'a ainsi pas pu transmettre d'autres informations. À présent, parking.brussels invite les nouveaux arrivants dans la commune et les Schaerbeekois qui renouvellent leur carte à lui communiquer leur numéro de téléphone et leur adresse de courriel. Le courrier postal reste donc le seul moyen de contacter la majorité des Schaerbeekois.

Malgré la tolérance de 25 jours appliquée après l'expiration de la carte, certains habitants ne réagissent que lorsqu'ils reçoivent une redevance. Dans le cas où ils contestent celle-ci, toutes les redevances émises durant la période de tolérance sont annulées dès que la carte de stationnement riverain est renouvelée. Il en va de même si parking.brussels ne parvient pas à vérifier que l'utilisateur a reçu tous les rappels.

¹³⁸³ L'Agence du stationnement envoie ces rappels dans un esprit de service. Dans certaines communes du pays, les règlements précisent d'ailleurs qu'aucun avertissement n'est nécessaire. Ainsi, à Charleroi, il est clairement stipulé que la ville n'est pas contrainte d'envoyer un rappel.

Cela dit, comme annoncé dans l'article, l'échevine schaerbeekoise de la Mobilité a rencontré les représentants de parking.brussels, et les deux parties sont convenues de travailler ensemble à l'amélioration de la communication envers les Schaerbeekois. Un effort de communication sera notamment consenti de la part des deux parties pour inciter les titulaires schaerbeekois d'une carte de stationnement riverain à communiquer leurs numéros de téléphone et adresse électronique à parking.brussels.

Par ailleurs, parking.brussels instaurera cette année une nouvelle procédure. L'agence passera de trois à six rappels en combinant les trois formats de messages - courriel, SMS et courrier classique - avant l'échéance de la carte de riverain et durant les 50 jours de tolérance. Cette période sera utilisée de manière proactive pour prendre contact directement avec les citoyens afin de les inviter à renouveler leur carte. Une telle procédure est unique à l'échelle nationale, la majorité des villes belges se limitant à un seul rappel. Soulignons d'ailleurs qu'elle engendrera un coût supplémentaire pour les communes.

postadres blijft voor de meeste Schaarbekenaren het enige communicatiemiddel.

Ondanks de gedoogperiode reageren sommige bewoners pas wanneer ze een boete krijgen. Parking.brussels annuleert alle betwiste boetes die het heeft uitgeschreven tijdens de gedoogperiode, indien de parkeerkaart verlengd wordt, of als het niet kan controleren of de gebruiker alle herinneringen heeft ontvangen.

Het parkeeragentschap stuurt die herinneringen uit dienstbaarheid. Sommige gemeenten in ons land zetten duidelijk in hun reglement dat een herinnering niet verplicht is.

Zoals het persartikel vermeldt, zullen de gemeente Schaarbeek en parking.brussels samenwerken om de communicatie te verbeteren en de houders van een bewonerskaart aan te moedigen om hun telefoonnummer en e-mailadres mee te delen.

Bovendien zal parking.brussels een nieuwe procedure invoeren met zes verwittigingen per e-mail, sms en brief, zowel voor de vervaldatum als tijdens de gedoogperiode van 50 dagen. Die procedure is uniek in België en zal overigens extra kosten met zich meebrengen voor de gemeenten.

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

1385 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Madame la Ministre, la commune de Schaerbeek n'est pas un cas isolé ; cette situation se produit également à Anderlecht. De même, je n'ignore pas que parking.brussels doit être en possession de toutes ces données pour pouvoir faire correctement son travail. Je remercie néanmoins l'échevine de Schaerbeek pour sa démarche.

Vous évoquez une tolérance de 25 jours, mais, entre juin et octobre, une vingtaine de Schaerbeekois ont pris contact avec moi parce qu'ils n'avaient pas reçu de rappel et qu'ils s'étaient vu infliger des amendes. Nous avons donc dû essayer de trouver des solutions avec parking.brussels.

Par ailleurs, vous nous confirmez que toutes les amendes infligées pendant la période de tolérance pourront être annulées, à condition qu'une nouvelle carte ait été payée dans l'intervalle. Je m'en réjouis. Je communiquerai aux Schaerbeekois les informations pertinentes à cet égard et ne manquerai pas de revenir vers vous si d'autres défaillances devaient être observées.

- L'incident est clos.

1391 **QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

1391 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,

1391 concernant la gestion du parking Roodebeek de Woluwe-Saint-Lambert et les mesures contre les voitures ventouses.

1393 **M. Fabian Maingain (indépendant).**- Le rapport de l'enquête menée par parking.brussels sur le parking Roodebeek à Woluwe-Saint-Lambert en juin 2023 dénonce une situation problématique : saturation quasi permanente, voitures ventouses et, surtout, gestion très compliquée. En moyenne, on constate la présence de 85 véhicules ventouses, qui occupent près de 55 % de l'offre du parking, et un taux d'occupation de 114 %, avec des pics à 130 %.

La commune de Woluwe-Saint-Lambert, qui entretient des contacts réguliers avec l'Agence du stationnement, a formulé des demandes claires pour une meilleure gestion de ce parking. Il s'agit de l'un des rares parkings de délestage de la Région, qui offre de surcroît une connexion avec le métro.

Quelles suites le gouvernement régional compte-t-il donner à ce rapport, notamment concernant la gestion des véhicules ventouses ?

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- De situatie doet zich niet alleen voor in Schaerbeek, maar bijvoorbeeld ook in Anderlecht. Het is goed dat de gemeente stappen onderneemt om parking.brussels de benodigde gegevens te verschaffen.

Ondanks de gedoogperiode van 25 dagen hoorde ik van een twintigtal Schaarbekenaren dat ze geen herinneringen, maar wel boetes hadden ontvangen.

Het verheugt me dat parking.brussels de tijdens die periode uitgeschreven boetes annuleert. Ik zal de Schaarbekenaren op de hoogte brengen van de relevante informatie.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende het beheer van de Roodebeekparking in Sint-Lambrechts-Woluwe en de maatregelen tegen langparkeerders.

De heer Fabian Maingain (onafhankelijke) (in het Frans).- Parking Roodebeek in Sint-Lambrechts-Woluwe is een van de weinige overstapparkings in Brussel. Uit onderzoek bleek in 2023 dat ze nagenoeg altijd vol staat en dat het beheer bijzonder moeilijk is. Er staan 85 achtergelaten auto's, die 55% van de ruimte innemen. De parking kent een bezettingsgraad van 114 tot 130%. De gemeente vraagt om een beter beheer.

Wat is uw reactie op die bevindingen? Hoe wilt u beter laten controleren op het gebruik van de parkeerplaatsen? Is er coördinatie tussen parking.brussels, de gemeente en de politie voor een beter toezicht en het wegslepen van achtergelaten voertuigen? Kan de gemeente de parking beheren?

Des mesures sont-elles prévues pour renforcer le contrôle de l'usage des emplacements, afin que ce parking soit un véritable parking de rotation et de desserte ?

Existe-t-il une coordination renforcée entre parking.brussels, les autorités communales et la police pour améliorer la surveillance et l'évacuation des véhicules abandonnés ?

Enfin, la commune aimerait savoir si l'entretien pourrait être amélioré ou si la gestion de ce parking pourrait lui être confiée.

1395 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Bruxelles Mobilité et la commune de Woluwe-Saint-Lambert ont, en effet, sollicité parking.brussels début 2023 pour réaliser l'enquête « Relevés de rotation et enquête origine-destination des usagers du parking dans le parking Roodebeek ». L'objectif était de mieux comprendre l'utilisation actuelle du park and ride (P+R) Roodebeek et de définir une stratégie claire quant à l'avenir du site. Parking.brussels a répondu favorablement à cette demande et a mandaté, à ses frais, le bureau d'études BRAT pour réaliser cette étude en juin 2023.

Une décision doit encore être prise quant au type de parking souhaité, qui permettra à parking.brussels de préparer les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement nécessaires à une gestion active du site. Ces demandes incluront l'installation de barrières d'accès afin de résoudre les problèmes recensés.

Toutefois se pose la question du financement d'un tel projet en l'absence d'un gouvernement de plein exercice. Le dossier est donc mis en pause. La mise en gestion du parking, son équipement, sa reconfiguration et sa tarification feront l'objet d'études et de discussions lorsqu'une décision aura été prise au sujet du financement.

La situation actuelle du P+R Delta est similaire à celle du P+R Roodebeek.

Concernant l'amélioration des parkings relais bruxellois dans leur ensemble, parking.brussels a mené dès septembre 2024 une campagne ciblée sur les navetteurs susceptibles d'être intéressés par le P+R Ceria, dont les résultats ne se sont pas fait attendre : le parking, qui était sous-utilisé, a vu sa fréquentation augmenter fortement et atteint aujourd'hui un taux de remplissage parfois supérieur à 80 %. Une nouvelle campagne a été réalisée à la rentrée 2025 et, si cette évolution se poursuit, parking.brussels estime que le parking atteindra la saturation dans les trois ans.

Les autres P+R, essentiellement Crainhem, Herrmann-Debroux, Stalle, Lennik et Heyssel, sont également saturés. La décision de leur éventuel développement ne pourra être prise que par un gouvernement de plein exercice.

Bien que ce dossier soit moins frustrant que celui du service Taxibus, il constitue néanmoins un nouvel exemple des choix

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het doel van de studie was een beter zicht krijgen op het gebruik van de park-and-ride Roodebeek om een toekomststrategie uit te werken.

Er is nog niet beslist welk type parking we wensen. Op basis van die beslissing kan parking.brussels de vergunningsaanvragen voor het beheer van de site voorbereiden. Daarin zal ook de installatie van slagbomen opgenomen zijn.

De vraag is echter waar het geld voor dat project vandaan moet komen als er geen volwaardige regering is. Het project ligt dan ook stil.

Op overstapparking Delta is overigens sprake van een vergelijkbare situatie.

In september 2024 voerde parking.brussels een campagne over overstapparking Ceria, met als resultaat dat de voordien onderbenutte parking vandaag een bezettingsgraad van soms meer dan 80% kent. In 2025 was er opnieuw een campagne. Parking.brussels verwacht dat als de evolutie doorzet de parking over drie jaar volledig gebruikt wordt.

Ook de andere overstapparkings zijn verzadigd, maar een beslissing over een uitbreiding moet door een volwaardige regering worden genomen. Dit is het zoveelste voorbeeld van onze beperkte bewegingsruimte in lopende zaken.

budgétaires limités que nous pouvons faire dans le contexte actuel.

1397

M. Fabian Maingain (indépendant).- À l'instar de tous les Bruxellois, nous attendons la formation d'un nouveau gouvernement pour que des solutions pérennes puissent être trouvées. Dans l'intervalle, serait-il, selon vous, envisageable de transférer ce parking en gestion communale ?

- *L'incident est clos.*

De heer Fabian Maingain (onafhankelijke) *(in het Frans).*- *Is het in afwachting van een nieuwe regering mogelijk om de gemeente de parking te laten beheren?*

- *Het incident is gesloten.*