



**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 2 DÉCEMBRE 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 2 DECEMBER 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

Question orale de Mme Angelina Chan 7

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

concernant le manque de terrains disponibles
pour former les motards.

Demande d'explications de M. Oliver
Rittweger de Moor 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 la coupe austéritaire de 65 millions
d'euros imposée à la STIB par le
gouvernement d'ici la fin de l'année.

Discussion – Orateurs :

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

Mme Amélie Pans (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Sonja Hoylaerts 16

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

concernant l'accident mortel causé par les
volets de la station de métro Anneessens.

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Angelina 7
Chan

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

betreffende het gebrek aan beschikbare
terreinen voor het opleiden van motorrijders.

Vraag om uitleg van de heer Oliver Rittweger 8
de Moor

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

betreffende de bezuinigingen van 65 miljoen
euro die de regering de MIVB tegen eind dit
jaar oplegt.

Bespreking – Sprekers:

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

Mevrouw Amélie Pans (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Sonja 16
Hoylaerts

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

betreffende het dodelijk ongeval met een
rolluik van metrostation Anneessens.

Question orale de Mme Sofia Bennani	18	Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	18
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or.		betreffende het heraanlegproject voor de Gulden-Vlieslaan.	
Question orale de Mme Sofia Bennani	21	Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	21
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la suppression de la sortie 12 dans le cadre du réaménagement du ring.		betreffende de afschaffing van afrit 12 als onderdeel van de herinrichting van de Ring.	
Question orale de Mme Joëlle Maison	23	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	23
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,		en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
concernant les infrastructures vélo dans les quartiers classés et le cas du Logis-Floréal.		betreffende fietsinfrastructuur in beschermdde wijken en het geval Logis-Floréal.	
Demande d'explications de M. Bob De Brabandere	25	Vraag om uitleg van de heer Bob De Brabandere	25
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'évaluation de la journée sans voiture 2025 et la proposition d'organiser l'événement quatre fois par an.		betreffende de evaluatie van Autoloze Zondag 2025 en het voorstel om het evenement vier maal per jaar te organiseren.	

Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang)		De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Bob De Brabandere	28	Mondelinge vraag van de heer Bob De Brabandere	28
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 sécurité et l'accès aux infrastructures sensibles sur le réseau de la STIB.		betreffende de veiligheid en de toegang tot gevoelige infrastructuur op het MIVB-net.	
Question orale jointe de M. Amin El Boujdaini	28	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Amin El Boujdaini	28
concernant le phénomène de « train surfing » à Bruxelles.		betreffende het fenomeen 'treinsurfen' in Brussel.	
Question orale jointe de Mme Sofia Bennani	28	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	28
concernant le « subway surfing » et la prévention des actes dangereux dans les transports publics.		betreffende 'subway surfing' en de preventie van gevaarlijk gedrag op het openbaar vervoer.	
Question orale de Mme Amélie Pans	33	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	33
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 partage de l'espace public bruxellois.		betreffende het gedeelde gebruik van de openbare ruimte in Brussel.	
Question orale de Mme Amélie Pans	36	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	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 projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri.		betreffende de geplande herinrichting van de Georges Henrilaan.	
Question orale de Mme Sofia Bennani	38	Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	38

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 stratégie pour défendre les intérêts de Bruxelles dans le cadre de l'élargissement du ring nord.

Question orale de Mme Sofia Bennani

41

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 pertinence des aménagements de voirie autour de l'école Unesco à Koekelberg.

Question orale de Mme Nadia El Yousfi

43

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 mobilité et l'accès à l'espace public pour les personnes en situation de handicap.

Question orale de M. Bob De Brabandere

45

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 plainte de parking.brussels contre les administrateurs d'un groupe Facebook rassemblant des citoyens mécontents.

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

betreffende de strategie om de belangen van Brussel te verdedigen in het kader van de uitbreiding van de noordelijke Ring.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia 41
Bennani

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

betreffende het nut van de wegaanpassingen rond de Unesco-school in Koekelberg.

Mondelinge vraag van mevrouw Nadia El 43
Yousfi

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

betreffende mobiliteit en toegang tot de openbare ruimte voor mensen met een handicap.

Mondelinge vraag van de heer Bob De 45
Brabandere

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

betreffende de klacht van parking.brussels tegen de beheerders van een Facebookgroep waar ontevreden burgers elkaar ontmoeten.

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **QUESTION ORALE DE MME ANGELINA CHAN**

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 manque de terrains disponibles pour former les motards.**

1107 **Mme Angelina Chan (MR).**- J'ai été interpellée au printemps dernier par un professionnel du secteur, fort de plus de 30 ans d'expérience dans l'accompagnement des candidats au permis de conduire moto. Il m'a alertée sur la disparition, fin novembre, d'un terrain de formation loué et utilisé depuis de nombreuses années pour former des candidats motards. Ce terrain, situé 46 chaussée de Vilvorde à Bruxelles, appartenait initialement à Euroveiling. Il sera remplacé par un projet immobilier, ce qui risque de mettre en péril l'accès à une formation adéquate à Bruxelles.

En effet, après sa disparition, il ne subsistera qu'un seul terrain agréé dans la Région, celui de l'Institut Vias à Anderlecht, qui, selon les informations disponibles, est déjà utilisé par une auto-école et le centre d'examens d'Evere. Cet unique terrain ne permettra donc pas de répondre à la demande croissante de formations, sachant que de plus en plus de citoyens se tournent vers la moto pour éviter les embouteillages. L'ASBL Fedemot avait d'ailleurs déjà attiré notre attention sur ce point.

Quelle est, aujourd'hui, l'offre réelle en matière de terrains agréés pour la formation des motards à Bruxelles ? Existe-t-il une cartographie ou un état des lieux officiel et actualisé ?

Comment garantirez-vous l'accès à une formation adéquate pour les motards bruxellois, sans les forcer à quitter la Région ou à se former sur des terrains non agréés, ce qui est interdit depuis la régionalisation de la compétence ?

Quelles sont les pistes étudiées à court terme pour compenser la fermeture du terrain évoqué ? D'autres sites sont-ils à l'étude pour l'aménagement de terrains de formation ?

Enfin, dans un contexte de transition vers une mobilité plus diversifiée, comment expliquez-vous que la Région ne garantisse pas des conditions minimales pour une formation accessible, légale et sécurisée des motards ?

1109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est en effet important que les Bruxellois puissent bénéficier de formations à la conduite sur une variété de moyens de transport dans des conditions sûres et accessibles.

À l'heure actuelle, il existe trois terrains agréés pour la formation pratique des motards en Région de Bruxelles-Capitale : un

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANGELINA CHAN

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

betreffende het gebrek aan beschikbare terreinen voor het opleiden van motorrijders.

Mevrouw Angelina Chan (MR) (in het Frans).- *Het oefenterrein voor motorrijlessen op de Vilvoordsesteenweg 46 zou eind november verdwijnen om plaats te maken voor een vastgoedproject. Daarmee blijft er nog maar één erkend oefenterrein over, dat van het Vias Institute in Anderlecht. Dat wordt echter al gebruikt door een autorijschool en door het examencentrum van Evere, zodat het niet kan voldoen aan de groeiende vraag naar motorrijopleidingen.*

Bestaat er een officiële, geactualiseerde overzichtskaart van de erkende terreinen voor motorrijopleidingen? Hoe garandeert u, zeker in het licht van de transitie naar een diversere mobiliteit, dat Brusselse motorrijders een rijopleiding kunnen volgen in het gewest en op erkende terreinen, wat verplicht is? Hoe zult u op korte termijn de verdwijning van het genoemde terrein compenseren? Wordt er overwogen andere sites als oefenterrein voor motorrijlessen in te richten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het gewest telt momenteel drie erkende oefenterreinen voor motorrijders: in Haren, Neder-Over-Heembeek en Anderlecht. Brussel Mobiliteit beschikt over een officiële, geactualiseerde lijst. De Cel Rijopleiding van Brussel Mobiliteit stuurt*

à Haren (chaussée de Haecht), un à Neder-Over-Heembeek (chaussée de Vilvorde) et un à Anderlecht (rue Ropsy Chaudron). Bruxelles Mobilité dispose d'une liste officielle de l'ensemble des infrastructures agréées, utilisées par les auto-écoles agréées en Région de Bruxelles-Capitale. Cette liste est tenue à jour et actualisée dès qu'une modification intervient.

Par ailleurs, le site internet de Bruxelles Mobilité met à la disposition du public une liste complète des auto-écoles agréées. Les agents de la cellule Formation à la conduite orientent systématiquement les candidats conducteurs qui en font la demande vers les auto-écoles qui proposent la formation de la catégorie A (la catégorie des motards), tant en théorie qu'en pratique.

En ce qui concerne l'aménagement de nouveaux terrains de formation, il convient de préciser que l'initiative relève en premier lieu des auto-écoles elles-mêmes. En effet, ce sont les écoles de conduite qui introduisent les demandes officielles d'agrément pour un terrain destiné à la formation pratique des motards. Il est vrai que le nombre de terrains ouverts disponibles à Bruxelles est limité. Toutefois, l'affectation ou la réaffectation des sites dépend avant tout des décisions d'aménagement et de développement immobilier, qui ne relèvent pas de la compétence de Bruxelles Mobilité.

Bruxelles Mobilité n'a pas la possibilité de procéder de sa propre initiative à la recherche ou à la mise à disposition de nouveaux sites. Son rôle consiste à instruire les demandes introduites par les opérateurs et à délivrer, le cas échéant, l'agrément lorsque toutes les conditions réglementaires sont respectées. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité veille à examiner ces demandes avec diligence et reste attentive aux besoins du secteur, en maintenant un dialogue régulier avec les acteurs concernés afin de garantir, dans la limite de ses compétences, une offre de formation accessible et légale pour les motards.

Pour conclure, je rappelle que l'utilisation de terrains non agréés pour la formation est interdite. Selon Bruxelles Mobilité, à ce jour, aucune plainte relative à la formation pratique du permis A n'a été enregistrée auprès de la cellule Formation à la conduite de Bruxelles Mobilité. Toute demande d'agrément pour un nouveau terrain est instruite conformément aux conditions prévues, notamment en matière de sécurité, et l'agrément est délivré dans les délais impartis.

1109 **Mme Angelina Chan (MR).**- Je veillerai à relayer votre message aux personnes concernées.

- *L'incident est clos.*

1115 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1115 **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,**

kandidaat-motorrijders systematisch door naar rijsscholen die theorie- en praktijklessen aanbieden voor het rijbewijs A.

Voor het inrichten van nieuwe oefenterreinen voor motorrijlessen moeten autorijscholen zelf het initiatief nemen en een erkenning aanvragen. De herbestemming van een terrein hangt voornamelijk af van beslissingen op het vlak van ruimtelijke ordening en vastgoedontwikkeling. De rol van Brussel Mobiliteit beperkt zich tot het starten van de aanvraagprocedure en het verstrekken van de erkenning zodra alle voorwaarden vervuld zijn.

Het is verboden niet-erkende sites als oefenterrein te gebruiken. Tot dusver heeft de cel Rijopleiding van Brussel Mobiliteit daarover geen klachten ontvangen.

Mevrouw Angelina Chan (MR) *(in het Frans).*- Ik zal uw boodschap aan de betrokkenen doorgeven.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

1115 **concernant la coupe austéritaire de 65 millions d'euros imposée à la STIB par le gouvernement d'ici la fin de l'année.**

1117 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- En septembre, la direction de la STIB informait son personnel par courrier que le gouvernement bruxellois lui imposait d'économiser 15 millions d'euros sur ses frais de fonctionnement et 50 millions d'euros sur ses investissements d'ici à la fin de l'année.

Compte tenu des impacts désastreux, tant pour la qualité des transports en commun que pour le personnel, cette nouvelle cure d'austérité astreinte à la société de transport public bruxellois est inacceptable.

La direction de la STIB a ainsi déjà annoncé une forte diminution de l'offre de transport pour les personnes à mobilité réduite. Elle envisage en outre de répercuter les économies exigées sur le nettoyage et des missions de gardiennage. De nombreux investissements qu'elle envisageait sont, par ailleurs, remis en question ou reportés.

La direction de la STIB indique également l'accroissement - si la chose était encore possible - de la pression sur le personnel, ayant des conséquences sur l'absentéisme et les accidents de travail, qui sont désormais sanctionnés. Alors que les agents sont déjà soumis à des conditions de travail éprouvantes, les revendications légitimes des organisations syndicales risquent de ne pas être entendues.

Ces nouvelles mesures d'économies surviennent après que le gouvernement sortant a déjà raboté la dotation de 50 millions d'euros depuis 2024. Les conséquences de cette décision étaient déjà désastreuses : suppression de nombreux services, diminution de la fréquence des bus, planchettes horaires insoutenables pour les agents de conduite ou encore des bus en retard. Simultanément, les tarifs de la STIB ont augmenté de 10 % en moins d'un an. C'est incompréhensible. Alors que tout devrait être fait pour encourager les Bruxellois et les navetteurs à utiliser de plus en plus les transports en commun, ces dernières décisions politiques ne peuvent qu'avoir l'effet inverse.

C'est d'autant plus inacceptable qu'il y avait d'autres économies potentielles à réaliser, sans affecter la qualité ou l'offre de transport public, le personnel ou les voyageurs.

1119 Il aurait été possible, par exemple, d'agir sur les 200 millions d'euros dépensés ces dernières années en frais de consultance ou encore sur le salaire du directeur général de la STIB. Celui-ci a bondi de près de 40 %, passant de 269.000 euros à 370.000 euros par an. Comment est-ce possible ? Que dire également des voitures de société hors de prix dont bénéficient les quatorze membres de la direction de la STIB ?

Pourquoi avez-vous pris la décision d'exiger 65 millions d'euros d'économies supplémentaires à la STIB d'ici à la fin de l'année ? Comment ce montant a-t-il été calculé ?

betreffende de bezuinigingen van 65 miljoen euro die de regering de MIVB tegen eind dit jaar oplegt.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- In september 2025 liet de MIVB haar personeel per brief weten dat ze van de Brusselse regering tegen het eind van het jaar 15 miljoen euro moet besparen op haar werkingskosten en 50 miljoen euro op haar investeringen.

De MIVB zal onder andere besparen op het aanbod voor personen met een beperkte mobiliteit, de schoonmaakkosten en de bewakingsdiensten. Daarnaast zal ze heel wat geplande investeringen herzien. Bovendien zal het personeel nog meer onder druk komen te staan en sancties krijgen voor afwezigheden of arbeidsongevallen, terwijl ze al in moeilijke omstandigheden werken.

Sinds 2024 heeft de uittreedende regering de dotatie aan de MIVB al met 50 miljoen euro teruggeschroefd, met een afschaffing van diensten en onhoudbare dienstregelingen tot gevolg. Tegelijkertijd zijn de tarieven in minder dan een jaar tijd met 10% gestegen. Op dit manier moedigen we de Brusselaars en pendelaars niet aan om vaker het openbaar vervoer te nemen.

Deze nieuwe besparingsronde is onaanvaardbaar, zeker omdat er alternatieven waren die niet ten koste gingen van het personeel of de reizigers.

Zo had de MIVB kunnen besparen op de 200 miljoen euro aan consultancykosten van de afgelopen jaren, het loon van de directeur-generaal, dat met 40% steeg, of de dure bedrijfswagens van de veertien directieleden.

Waarom hebt u de MIVB een extra besparing van 65 miljoen euro opgelegd? Hoe werd dat bedrag berekend?

Wat zijn de gevolgen voor het personeel en de reizigers?

Hebt u overlegd met de MIVB op welke posten ze moet besparen?

Quelles seront les conséquences pour le personnel et la qualité de l'offre aux usagers ?

Avez-vous eu des échanges avec la direction de la STIB ou lui avez-vous donné carte blanche pour déterminer les postes sur lesquels elle devra réaliser ces économies ?

Avez-vous consulté les organisations syndicales avant de proposer un tel montant ? Qu'en est-il ressorti ?

Avez-vous suggéré une réduction du salaire du directeur général ou des avantages de la direction ?

Avez-vous imposé une forte diminution du montant scandaleux consacré aux frais de consultance ? Si oui, à quelle hauteur ? En 2023, ces frais de consultance s'élevaient à 45,7 millions d'euros. Nous avons récemment reçu les chiffres pour 2024 : record battu, avec 48,5 millions d'euros !

1121 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Nous avons appris que vous aviez demandé à la STIB de réaliser 65 millions d'euros d'économies, dans le cadre de l'effort budgétaire imposé au gouvernement en affaires courantes.

Je ne critique pas la nécessité de procéder à certaines économies, mais je m'interroge sur la pertinence des postes concernés par ces coupes budgétaires. Je pense en premier lieu au service Taxibus, largement évoqué dans la presse, mais aussi aux dépenses en matière de propreté sur le réseau de la STIB, sans oublier des investissements revus à la baisse.

Où les économies ont-elles été répercutées et, surtout, en votre qualité de ministre de la Mobilité, avez-vous eu voix au chapitre concernant les économies prévues par la direction de la STIB ?

1123 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Je remercie mon collègue, Monsieur Rittweger de Moor, d'ouvrir le débat sur cette question.

Il a déposé celle-ci il y a quelques mois, lorsque l'information relative à la décision du gouvernement d'imposer une coupe austéritaire à la STIB nous est parvenue, et nous pouvons enfin espérer obtenir aujourd'hui une réponse aux questions que les Bruxellois et nous-mêmes nous posons à ce sujet.

M. Rittweger de Moor évoque une première coupe budgétaire de 50 millions d'euros en 2024, dont nous ne trouvons pas la trace dans le rapport financier. Confirmez-vous cette donnée, Madame la Ministre ?

Après cette première restriction budgétaire en 2024, demander une nouvelle économie de 65 millions d'euros en un an revient à exiger l'impossible. De plus, cette décision accentuera la pression sur les travailleurs de la STIB, qui se plaignent déjà de ne pas avoir suffisamment de temps et de personnel et de travailler sous pression. Les précédentes décisions avaient d'ailleurs donné lieu à des arrêts de travail et des piquets de grève.

Hebt u de vakbonden geraadpleegd?

Hebt u voorgesteld om het loon van de directeur-generaal of de voordelen van de directie fors te verminderen?

Hebt u de MIVB verplicht om de schandalig hoge consultancykosten te verlagen?

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- In de huidige begrotingscontext zijn besparingen noodzakelijk, maar ik stel me vragen bij de posten waarop de MIVB wil bezuinigen, zoals de Taxibus, de schoonmaakkosten of de investeringen.

Over welke posten gaat het precies, en hebt u als minister van Mobiliteit zeggenschap gehad over de geplande besparingen?

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- Enkele maanden na het nieuws over de besparingsronde bij de MIVB kunnen we eindelijk hopen op antwoorden.

Bevestigt u dat de MIVB in 2024 al 50 miljoen euro heeft bespaard? Het is onmogelijk om na die eerste besparingsronde nog eens 65 miljoen euro te snoeien. Dat verhoogt alleen maar de werkdruk voor het personeel, dat al gestaakt heeft om die reden.

Volgens Team Fouad Ahidar mag de MIVB absoluut niet raken aan de diensten voor personen met een beperkte mobiliteit en de voorwaarden voor het schoonmaak- en veiligheidspersoneel.

Hoe hebt u de 65 miljoen euro aan besparingen berekend? Welke posten worden bedreigd? Hoe zal de MIVB de besparingen doorvoeren?

Welke instructies gaf u precies aan de MIVB? Hebt u rode lijnen getrokken of alleen maar een algemeen bedrag vastgelegd voor de besparingen?

La STIB a déjà annoncé des coupes dans les services à destination des personnes à mobilité réduite. Le maintien de ce service est une ligne rouge pour la Team Fouad Ahidar, ainsi que les modifications des conditions de travail du personnel de nettoyage et de gardiennage.

Nous apprenons surtout que la STIB n'aurait reçu qu'un objectif global. Le confirmez-vous ? Dans l'affirmative, les services les plus sensibles risquent d'être sacrifiés par défaut. Notre groupe demande de l'efficience, pas de l'austérité.

Comment avez-vous calculé ces 65 millions d'euros d'économies ? Quels sont les postes menacés ? Quelles sont les méthodes pressenties pour procéder à ces économies ?

Quelles instructions précises avez-vous données à la STIB ? Des lignes rouges ont-elles été tracées ou vous êtes-vous contentés de spécifier un montant global d'économies à atteindre ? Je vous sais attentive, Madame la Ministre, au maintien d'un transport public efficace.

1125 La direction et les syndicats ont-ils été associés à cette décision ?

Comment garantirez-vous le maintien des services essentiels ? Envisagez-vous de rétablir le service Taxibus ou de développer d'autres activités pour les personnes à mobilité réduite ?

Comment les frais de consultance vont-ils être réduits ? La flotte automobile et le régime d'avantages accordés à l'équipe de direction s'inscrivent-ils dans les efforts budgétaires de 65 millions d'euros ? Je m'associe à la question intéressante de mon collègue à ce propos. Puisque nous devons réaliser des économies, il est important que tout le monde fasse des efforts.

Nous ne voulons ni austérité aveugle ni blanc-seing. Nous voulons un plan clair, cohérent et transparent, qui protège les usagers fragiles, le personnel et préserve la sécurité. L'essence même de la STIB, c'est un service public fiable. La STIB n'est pas un coût, mais un investissement.

1127 **Mme Amélie Pans (MR).**- Madame la Ministre, notre débat porte sur la capacité de la STIB à offrir un service fiable et de qualité, en tenant compte des moyens financiers des Bruxellois. Nous partageons bien évidemment les inquiétudes quant aux répercussions des mesures d'économie sur les usagers et le personnel.

Néanmoins, la Région se trouve dans une situation budgétaire extrêmement tendue, après des années de prévisions trop optimistes et des réformes reportées. Dans un tel contexte, toute entreprise publique doit démontrer qu'elle utilise chaque euro de manière responsable. La STIB n'y échappe pas.

Dès lors, parler de cure d'austérité idéologique - comme certains aiment le répéter - n'aide pas. C'est une question de bonne gestion, surtout pour un opérateur qui, rappelons-le, reçoit chaque année une dotation de plus d'un milliard d'euros. Aussi,

Waren de directie en de vakbonden betrokken bij de beslissing?

Hoe zorgt u ervoor dat essentiële diensten als de Taxibus behouden blijven?

Hoe zal de MIVB de consultancykosten verminderen? Zal ze ook besparen op de bedrijfswagens en voordelen voor de directie?

We willen geen blinde besparingen, maar een coherent en transparant plan, dat de zwakke gebruikers en het personeel beschermt. De MIVB moet een betrouwbare openbare dienstverlening blijven bieden.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- In deze gespannen begrotingssituatie moet de MIVB als overheidsbedrijf kunnen aantonen dat ze elke euro goed besteedt. Ze krijgt elk jaar een dotatie van meer dan een miljard euro. Voordat we nog meer geld vragen aan de belastingbetaler, moeten we maken dat ze die middelen efficiënt inzet om een betrouwbare en kwaliteitsvolle dienstverlening te bieden.

Consultancykosten zijn op zich geen probleem, zolang ze nuttig worden besteed om projecten te versnellen, processen te beveiligen of te moderniseren en zolang ze ook werkelijk een impact hebben.

avant de réclamer toujours plus au contribuable, nous devons garantir un service efficace.

À ce titre, plusieurs éléments mentionnés méritent, selon moi, d'être nuancés. Tout d'abord, les dépenses de consultance ne sont pas problématiques en soi si elles servent à accélérer les projets, sécuriser les processus ou moderniser l'opérateur. La véritable question qui se pose est celle de leur utilité, de leur contrôle et de leur impact réel.

¹¹²⁹ Il en va de même pour la gouvernance et la rémunération des dirigeants. Un opérateur comme la STIB doit attirer des profils compétents. Donc le sujet n'est pas tant le salaire, mais le lien entre rémunération, résultats et transparence.

Enfin, la qualité du service et les conditions de travail doivent évidemment rester au centre du débat, mais cela passe précisément par une STIB gérée efficacement avec des objectifs clairs.

Comment ces 65 millions d'euros d'économies s'inscrivent-ils dans une stratégie globale de redressement des finances régionales et de modernisation de la gouvernance des organismes publics ? S'agit-il d'un plan cohérent ou d'un simple exercice comptable de fin d'année ?

Sur la base de quels critères objectifs le montant des économies a-t-il été établi ? Une analyse d'impact sur les services aux usagers a-t-elle été réalisée préalablement ? Avez-vous demandé à la STIB de mettre en place un plan d'efficience afin de distinguer ce qui relève d'économies intelligentes (optimisation des processus, numérisation, gestion des horaires, réduction des doublons) de ce qui pourrait affecter l'offre ou les conditions de travail ?

Quelles garanties de maintien d'un niveau suffisant de services pouvez-vous donner, notamment pour les publics vulnérables comme les personnes à mobilité réduite ?

Un audit des dépenses en matière de consultance a-t-il été demandé avec des objectifs d'optimisation chiffrés pour 2025 ?

Enfin, est-il prévu de travailler sur la gouvernance de la STIB, afin de renforcer la transparence, la responsabilisation managériale et l'évaluation des performances de son personnel dirigeant et de l'entreprise publique dans son ensemble ?

¹¹³¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Comme vous le savez, le budget de la Région est actuellement limité par le régime des douzièmes provisoires. Dans l'ensemble, les crédits disponibles en 2025 ne peuvent donc pas dépasser douze douzièmes du budget initial 2024.

Le niveau de crédits disponibles en 2025, conformément à ce régime des crédits provisoires, a nécessité, par rapport aux besoins de la STIB en 2025, une économie de 15 millions d'euros sur les frais de fonctionnement. Le but était de limiter la perte de la STIB à environ 27 millions d'euros. Les organisations

Om competente profielen aan te trekken moeten directieleden goed betaald worden, maar dat moet in verhouding staan tot de resultaten en de transparantie.

Passen de besparingen van 65 miljoen euro in een algemene strategie om het bestuur te moderniseren of is het gewoon een boekhoudkundige oefening?

Hoe werd het bedrag berekend? Hebt u aan de MIVB een efficiëntieplan gevraagd, met een onderscheid tussen slimme besparingen en besparingen die ten koste gaan van het aanbod of de arbeidsomstandigheden?

Hoe behoudt u een aanvaardbaar niveau van dienstverlening voor kwetsbare doelgroepen?

Hebt u een audit voor de consultancy gevraagd, met optimalisatiedoelstellingen voor 2025?

Zijn er plannen om het bestuur van de MIVB te verbeteren, met meer transparantie en een evaluatie van de prestaties?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Zoals u weet, mogen de beschikbare kredieten in 2025 niet hoger zijn dan twaalf twaalfden van de initiële begroting 2024. Daardoor moest de MIVB ten opzichte van haar behoeften voor dit jaar 15 miljoen euro besparen op de werkingskosten. De vakbonden werden via de overlegorganen op de hoogte gebracht van die besparingen.

Bovendien mag de MIVB wegens de personeelsstop alleen maar operationele werknemers vervangen. Ik wil de MIVB en haar

syndicales ont été informées de ces mesures d'économies au travers des organes de concertation.

Par ailleurs, n'oublions pas que la STIB doit respecter le moratoire sur les effectifs. Elle ne peut remplacer son personnel que pour les fonctions essentielles ou liées à l'opérationnel. Je comprends les difficultés rencontrées par la STIB et ses collaborateurs, que je tiens à remercier pour leurs efforts dans ce contexte compliqué.

Il faut également rappeler que le gouvernement a bien compensé en 2025 l'indexation des salaires de la STIB, ainsi que l'évolution du coût de l'énergie (essence, électricité). Ces éléments ont permis de maintenir l'offre globale de transport public et de minimiser l'impact sur la qualité de l'offre aux usagers, malgré le contexte budgétaire compliqué et les contraintes liées aux douzièmes provisoires.

Par ailleurs, afin de contribuer à l'effort du gouvernement pour limiter le déficit régional 2025 à 1,2 milliard d'euros, il a aussi été demandé à la STIB de réaliser 50 millions d'économies en budget d'investissement par rapport au budget 2024. Cette économie a été répartie sur les postes qui permettaient un décalage ou une annulation d'investissement, puisque le retard naturel sur certains projets n'était pas suffisant pour atteindre l'objectif.

Enfin, la consultance concerne principalement des prestations informatiques, au sujet desquelles vous avez déjà reçu des réponses dans le cadre de questions écrites. La STIB réalise en la matière des efforts budgétaires dans tous les domaines. Les chiffres de 2025 concernant cet aspect ne sont pas encore disponibles.

¹¹³³ En ce qui concerne Taxibus, nous en avons discuté la semaine dernière en commission. La STIB a accepté d'augmenter la perte sur ce poste, de 1,7 million d'euros, vu l'importance du service. Aucune économie n'est réalisée sur la capacité de transport, qui a été rétablie au niveau de 2024. La situation reste néanmoins sous pression étant donné le régime des douzièmes provisoires.

Par ailleurs, plusieurs plans d'efficience ont déjà été réalisés. Des programmes Drive 1 et 2 ont été mis en place. Les mesures d'économies demandées ont évidemment aussi un impact sur le fonctionnement, l'encadrement et l'efficience.

¹¹³⁵ **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - Madame la Ministre, à la suite des mesures d'austérité que vous imposez, la STIB applique effectivement un moratoire sur les recrutements, alors qu'un sous-effectif est à déplorer dans de nombreux ateliers de maintenance. De même, vous décidez de reporter des formations liées à la sécurité et au secourisme d'entreprise, alors que des rames de métro prennent feu.

La direction dit devoir toucher à des acquis sociaux arrachés par les organisations syndicales dans les programmations sociales, tels que l'assurance hospitalisation ou les restaurants et cafétérias d'entreprise. Toutefois, vous pourriez très bien dire à la STIB qu'il ne faut pas toucher au personnel. Vous pourriez également

medewerkers dan ook bedanken voor de inspanningen die ze leveren in moeilijke omstandigheden.

Dankzij de compensatie van de regering voor de loonindexering en de stijging van de energiekosten in 2025 kon de MIVB de impact op de kwaliteit van het aanbod beperkt houden.

Daarnaast moest de MIVB ook bijdragen aan de inspanningen van de regering om het begrotingstekort te beperken, door 50 miljoen euro te besparen op investeringen ten opzichte van 2024. Dat deed ze door investeringen uit te stellen of te schrappen waar dat mogelijk was.

De consultancykosten hadden vooral betrekking op informaticadiensten, waarover u al antwoorden hebt ontvangen via schriftelijke vragen. De cijfers voor 2025 zijn nog niet beschikbaar.

De MIVB heeft aanvaard om het verlies op Taxibus met 1,7% te verhogen, waardoor de vervoerscapaciteit hetzelfde blijft als in 2024.

Er zijn al verschillende efficiëntieplannen uitgevoerd. De programma's Drive 1 en 2 zijn van start gegaan. De besparingen hebben uiteraard ook een impact op de werking, omkadering en efficiëntie.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans). - Door de besparingen hanteert de MIVB een personeelsstop terwijl er al een personeelstekort is en stelt ze veiligheidsopleidingen uit terwijl er metrostellen in brand vliegen. Bovendien wil de directie snoeien in sociale verworvenheden zoals de hospitalisatieverzekering of de bedrijfsrestaurants.

U zou de loonsverhoging van de directeur-generaal ter discussie kunnen stellen vanwege het ontslag van honderden werknemers om gezondheidsredenen, het ontslag van een klokkenluider of het fiasco van metrolijn 3. Hij had allang vervangen moeten worden, maar in plaats daarvan wordt zijn loon verhoogd.

remettre en question la hausse de salaire de l'administrateur-directeur général (CEO) de la STIB en raison de sa gestion inhumaine des ressources, des centaines de licenciements discriminatoires sur la base de l'état de santé, du licenciement d'un lanceur d'alerte qui avait dénoncé des violations de la loi sur les marchés publics, de son absence d'écoute des organisations syndicales ou encore du fiasco du métro 3.

À propos de ce dernier point, le CEO de la STIB a évoqué ce projet comme « une ligne inscrite dans les étoiles », mais c'est dans la terre et le sol qu'il fallait creuser pour effectuer des tests géologiques ! Pourquoi le salaire de ce directeur a-t-il augmenté de 40 % ? Cette personne aurait dû être remplacée depuis longtemps, mais, au lieu de cela, on augmente son salaire de 40 % ! En ce qui concerne les frais de consultance, voilà des années que les syndicats demandent de les diminuer.

Et qu'en est-il des quatorze véhicules de fonction des membres de la direction ? On parle ici de transports publics : si ces directeurs étaient un peu plus souvent sur le terrain, sur le réseau, ils prendraient conscience des problèmes auxquels sont confrontés les conducteurs et les voyageurs !

Madame la Ministre, les syndicats ne vont pas vous laisser faire. La démonstration de force de la semaine dernière, en réaction aux mesures prises par le gouvernement Arizona, a pour objectif de vous faire comprendre que l'austérité ne doit en aucun cas affecter les travailleurs de la STIB, qui sont essentiels au bon fonctionnement de la Région.

1137 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Vous n'avez malheureusement pas répondu à la question de savoir si vous aviez votre mot à dire sur les économies de la STIB. Certes, la Région fonctionne au moyen des douzièmes provisoires et il faut faire des économies, mais je déplore que le dossier le plus emblématique de ces économies ait été le service Taxibus.

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je rappelle qu'il n'y a pas d'économies sur le service Taxibus. Son budget a même été augmenté de 1,7 million d'euros, afin de ramener l'offre au même niveau que celle de 2024. Comme je l'ai indiqué la semaine passée, ce dernier est atteint depuis le mois de novembre. Toutefois, même cet élargissement du budget ne permet pas d'absorber entièrement l'accroissement de la demande de ce service

Je sais que la situation est difficile et cela me heurte aussi, particulièrement lorsqu'il s'agit de la population la plus précarisée. Toutefois, aucune économie n'a été réalisée sur le service Taxibus. Les économies se font ressentir dans nombre de départements de la STIB, mais je précise que les difficultés que rencontre le service Taxibus ne sont pas liées à ces économies.

1141 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- J'ai obtenu des réponses à mes questions, mais je souhaiterais revenir sur le moratoire. Où va-t-on remplacer du personnel, et où ne le

De vakbonden vragen al jaren om de consultancykosten te verminderen. Als de directieleden zich wat vaker zouden verplaatsen met het openbaar vervoer in plaats van met hun bedrijfswagens, zouden ze zich bewust worden van de problemen die de chauffeurs en de reizigers ondervinden.

De vakbonden zullen dit niet zomaar laten gebeuren. Met de betoging van vorige week tegen de maatregelen van de arizonaregering wilden ze ook duidelijk maken dat de besparingen in geen geval ten koste mogen gaan van de werknemers van de MIVB, die we nodig hebben om het gewest draaiende te houden.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- U hebt niet geantwoord op mijn vraag of u mee beslist hebt over de besparingen van de MIVB. Ik vind het jammer dat het meest symbolische dossier van de besparingen de Taxibus was.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De MIVB heeft niet bespaard op de Taxibus. Ze heeft het budget zelfs verhoogd, waardoor de dienst in november weer aan de capaciteit van 2024 zat. Dat budget volstaat echter niet om de toegenomen vraag op te vangen. Ik weet dat de situatie moeilijk is, maar dat heeft niets met deze besparingen te maken.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- U zegt dat de MIVB alleen operationeel personeel vervangt, dat bijvoorbeeld in de voertuigen of werkplaatsen werkt. Kunt u een overzicht geven van de domeinen waar ze het personeel niet

remplacera-t-on pas ? Est-il possible d'obtenir un cadastre de ce que vous considérez comme acceptable sur ce plan ?

Vous avez affirmé que vous ne toucheriez pas à tout ce qui est essentiel et lié à l'aspect opérationnel, comme les gens dans les véhicules ou les garages. Dans quels domaines, considérés comme non essentiels, ne remplacerez-vous donc pas du personnel ? Il faut en effet que le non-remplacement de certaines personnes ne s'assimile pas à une charge supplémentaire pour ceux qui continuent à travailler.

Un tel cadastre nous permettrait de voir plus clair et de savoir si les propos du personnel qui ressent une certaine pression sur le terrain sont légitimes, malgré l'absence de licenciements.

1143 **Mme Amélie Pans (MR).**- Je comprends, et tout le monde doit avoir à l'esprit, qu'il est capital de réaliser des économies dans le contexte régional actuel. Toutefois, n'oublions pas que, derrière ces économies, se cachent des travailleurs qui tentent d'offrir un service parfait pour tous les usagers.

Il faudra donc trouver un équilibre entre ces deux objectifs : d'une part, procéder à des économies afin d'éviter la faillite de notre Région et, d'autre part, assurer un service aux usagers et veiller à ce que les travailleurs se sentent bien au sein de leur entreprise. Je resterai attentive à ce sujet.

1145 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Madame Bennani, vous demandez si j'ai mon mot à dire. Cela dépend du niveau dont il est question.

S'agissant des investissements, ce sont 50 millions d'euros qui sont concernés. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, un comité d'accompagnement examine la situation et les projets tous les trois ou quatre mois. Mon cabinet y est représenté, comme ceux du ministre du Budget et du ministre-président. Nous y assurons le suivi et les choix relatifs aux investissements sont effectués en concertation.

Les coûts de fonctionnement rentrent dans le budget opérationnel de la STIB. À ce niveau, le gouvernement a demandé qu'il ne soit touché ni à l'offre ni au service à la clientèle. Dans ce cadre, Monsieur Ahidar, il existe un moratoire sur les recrutements, mais une exception est prévue pour les fonctions essentielles et le fonctionnement opérationnel. Par exemple, la sécurité étant une fonction essentielle, un agent de sécurité sera donc remplacé. Il en va de même pour les emplois liés au fonctionnement opérationnel. Il est évident qu'un même chauffeur de bus ne peut pas conduire simultanément deux bus. Le chauffeur de bus sera donc remplacé, tout comme le mécanicien qui fait l'entretien du bus.

Le service Includo, qui existe depuis un an, n'est pas non plus concerné par les mesures d'économie.

1147 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Concernant le moratoire, il serait vraiment intéressant de savoir quels postes sont concernés. Vous me faites penser au dialogue avec mon

vervangt? Het mag immers niet leiden tot een extra werklast voor degenen die blijven.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- We moeten een evenwicht vinden tussen besparen, zodat ons gewest niet failliet gaat, en een dienstverlening verzekeren aan de gebruikers en ervoor zorgen dat de werknemers zich goed voelen binnen het bedrijf.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Of ik iets te zeggen heb over de besparingen hangt af van het niveau. De keuzes over de investeringen worden in overleg gemaakt door een begeleidingscomité in het kader van het meerjareninvesteringsplan. Mijn kabinet is daarin vertegenwoordigd, evenals dat van de minister van Begroting en van de minister-president.

De werkingskosten vallen onder het operationele budget van de MIVB. De regering heeft gevraagd om niet aan de dienstverlening te raken. In dat verband is er een personeelsstop ingevoerd, maar die geldt niet voor essentiële beroepen, zoals veiligheidsagenten, en operationele medewerkers, zoals chauffeurs en technici. Ook op de dienst Includo wordt niet bespaard.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- Ik zou graag weten voor welke functies wél een personeelsstop

assureur : quand il m'explique mes couvertures d'assurance, je l'interroge sur les cas où je ne suis pas assuré.

Avez-vous des exemples concrets de postes où il n'y aura pas de remplacements ? Il nous sera alors plus facile de couper court aux rumeurs et de juger du caractère essentiel ou non de chaque poste. Je n'attends pas de réponse aujourd'hui.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SONJA HOYLAERTS

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

concernant l'accident mortel causé par les volets de la station de métro Anneessens.

Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais). - *L'été dernier, un accident mortel s'est produit à la station de métro Anneessens, lorsqu'un homme s'est retrouvé coincé entre les volets roulants automatiques. En 2023, quatre incidents similaires ont été signalés.*

Les sans-abri et les personnes en errance cherchent souvent refuge dans les stations de métro, surtout en période hivernale.

Combien d'incidents impliquant des volets roulants automatiques se sont-ils produits depuis 2020 ?

À la suite des accidents précédents, la STIB avait-elle pris des mesures de sécurité supplémentaires pour améliorer la sécurité des volets roulants ? Collabore-t-elle avec les organisations d'aide aux sans-abri pour éviter que des personnes passent la nuit dans les stations ?

geldt. Zo kunnen we de geruchten de kop indrukken en beoordelen welke functies essentieel zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS

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

betreffende het dodelijk ongeval met een rolluik van metrostation Anneessens.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke). - Afgelopen zomer heeft zich een dodelijk ongeval voorgedaan aan het metrostation Anneessens, toen een man daar gekneld raakte tussen de automatische rolluiken. In 2023 vielen al vier soortgelijke incidenten te noteren, waaronder een dodelijk slachtoffer aan metrostation Rogier.

Volgens de MIVB probeerde de betrokken persoon mogelijk binnen te breken of het station te verlaten op het moment dat de rolluiken automatisch openen. Of het nu gaat om een poging tot inbraak dan wel om een persoon die in het station overnachtte, het feit blijft ernstig en kende een dodelijke afloop.

Daklozen en mensen zonder perspectief zoeken vaak onderdak in metrostations. Hulporganisaties hebben hiervoor al herhaaldelijk gewaarschuwd. Nu de wintermaanden zijn aangebroken, is het risico groter dat mensen in metrostations beschutting zoeken, wat de kans op gevaarlijke situaties verhoogt.

Dat roept vragen op over de preventieve maatregelen die de MIVB en het gewest nemen om te vermijden dat mensen in zulke omstandigheden terechtkomen, alsook de vraag of er voldoende veiligheidsmechanismen zijn ingebouwd om te verhinderen dat rolluiken iemand fataal kunnen klemzetten.

Hoeveel incidenten met automatische rolluiken hebben sinds 2020 plaatsgevonden, opgesplitst per jaar en per metrostation en met vermelding van de ernst?

Heeft de MIVB sinds de eerdere dodelijke incidenten bijkomende veiligheidsmaatregelen aan deze rolluiken genomen, zoals noodstops, detectiesystemen of visuele waarschuwingen?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les volets roulants des stations de métro ont effectivement déjà été à l'origine de plusieurs incidents, certains malheureusement mortels. Ces volets roulants servent à empêcher l'accès aux stations de métro pendant la nuit.*

La direction de l'infrastructure des transports publics de la Région bruxelloise a entamé la rénovation des volets roulants dans le cadre du programme général de rénovation des équipements des stations.

Par ailleurs, afin d'éliminer tout risque d'accident, les volets roulants sont désormais dotés d'un système de sécurité automatique qui arrête l'ouverture ou la fermeture du volet roulant dès qu'une irrégularité est détectée. Cette innovation technologique est cruciale lorsque des personnes parviennent à s'introduire dans une station de métro malgré la présence d'un volet roulant. Ces personnes sont souvent des sans-abri ou des toxicomanes.

À l'automne 2024, la STIB a créé le service Includo, dont les membres ont pour mission d'approcher les sans-abri et toxicomanes dans les stations de métro afin d'établir une relation de confiance avec eux et, si possible, de les orienter vers des partenaires spécialisés et des structures d'accueil ou d'hébergement adaptées.

Wordt er structureel samengewerkt met daklozenorganisaties om te vermijden dat mensen in metrostations overnachten en aldus in gevaarlijke situaties terechtkomen?

Welke maatregelen zullen getroffen worden om de procedures voor het openen en sluiten van die rolluiken te herzien of te verscherpen in het licht van dit nieuwe dodelijke ongeval?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- In 2021 en 2022 waren er geen incidenten, maar tussen 2023 en de zomer van 2025 vonden acht incidenten plaats waarbij personen kwamen vast te zitten tussen rolluiken.

In 2023 waren er drie incidenten waarbij iemand gewond raakte, in de stations Naamsepoort, Hallepoort en Sint-Gillisvoorplein, en helaas één incident met dodelijke afloop, in het station Rogier. In 2024 waren er drie incidenten waarbij iemand gewond raakte, in de stations Merode, Naamsepoort en De Brouckère. In 2025 was er helaas een incident met opnieuw een dodelijke afloop in het station Anneessens.

De rolluiken dienen om mensen te verhinderen om 's nachts de metrostations binnen te dringen. Op elke uitrusting staat een boodschap met aanbevelingen en met de openings- en sluitingsuren van de rolluiken.

De directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van het Brussels Gewest is begonnen met de uitvoering van het vernieuwingsplan voor de rolluiken, als onderdeel van een algemeen programma voor de vernieuwing van stationsvoorzieningen, dat voorziet in de vervanging van vier eenheden per jaar.

Daarnaast is de DIOV ook gestart met de uitrol van een nieuw systeem voor de automatische beveiliging van de rolluiken om alle denkbare scenario's in het geval van inbraak het hoofd te kunnen bieden. Om elk risico op een ongeval weg te nemen, wordt een automatisch beveiligingssysteem geïnstalleerd, dat het openen of sluiten van het rolluik stopt zodra er een onregelmatigheid wordt vastgesteld. Het nieuwe systeem wordt prioritair uitgerold bij oude rolluiken die, in tegenstelling tot nieuwere modellen, niet uitgerust zijn met versterkte segmenten. Het gebrek aan structurele bescherming tegen indringing wordt op die manier gecompenseerd met een automatisch veiligheidssysteem. Die technologische innovatie is cruciaal in situaties waarbij, ondanks de vele beveiligingsmaatregelen, mensen erin slagen in te breken in een metrostation via een rolluik dat net is bedoeld om de algemene veiligheid te verhogen.

De MIVB staat dagelijks in contact met de politie om de veiligheid van haar netwerk te garanderen. Uit contacten met de politie naar aanleiding van deze incidenten blijkt dat het telkens gaat om mensen op de dool, vaak met een verslaving.

In het najaar van 2024 heeft de MIVB de dienst Includo opgericht om het hoofd te bieden aan de toegenomen problematiek op het MIVB-net. De medewerkers van Includo verplaatsen zich in team op het net en hebben de taak die mensen in de metrostations

1157 *Lors de ces contacts, les employés ont également pour tâche d'attirer l'attention des personnes concernées sur les dangers et les risques liés à certains comportements, tels que l'accès aux voies et aux tunnels ou le fait de forcer des volets roulants. Par ailleurs, la collaboration avec des associations spécialisées est cruciale, car celles-ci sont en mesure de sensibiliser les citoyens à ces dangers et risques.*

Pour l'instant, les procédures d'ouverture et de fermeture des stations ne sont pas modifiées. Les agents de la centrale de sécurité de la STIB surveillent les images des caméras pendant la nuit et envoient une patrouille lorsqu'une situation dangereuse est détectée.

1157 **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais).** - *Je me réjouis de l'installation de nouveaux volets roulants ainsi que de la création d'équipes Includo.*

- L'incident est clos.

1163 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1163 **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,**

1163 **concernant le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or.**

1165 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - *L'ambition du projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or est de faire de cette avenue un axe apaisé, végétalisé et véritablement*

te benaderen om een vertrouwensband op te bouwen, hen in beweging te krijgen en, indien mogelijk, door te verwijzen naar gespecialiseerde partners en geschikte zorg-, opvang- of huisvestingsstructuren.

Dat is een andere situatie dan wanneer de betrokken personen door de politie uit het station worden gezet. Zij keren immers achteraf gewoon terug. De doorverwijzing naar gespecialiseerde hulpverlening is een belangrijke schakel en vormde na het proefproject met Sublink de reden voor de oprichting van Includo.

Wanneer ze die contacten in de stations leggen, hebben medewerkers ook de taak om de betrokken personen te wijzen op de gevaren en risico's van bepaald gedrag, zoals het betreden van sporen en tunnels of het forceren van rolluiken om een station binnen te komen of te verlaten.

Samenwerking met gespecialiseerde verenigingen is van cruciaal belang. Het probleem van inbraken in stations door het forceren van rolluiken wordt regelmatig besproken met de externe partners die daar actief zijn. De MIVB vraagt hun om mensen mee te sensibiliseren over de gevaren en risico's van dergelijk gedrag.

Momenteel worden de procedures voor het openen en sluiten van stations niet gewijzigd. Zoals ik al zei, worden er wel vernieuwingen doorgevoerd en extra veiligheidssystemen geïnstalleerd.

De veiligheidscentrale van de MIVB houdt 's nachts de camerabeelden in het oog. Als ze een gevaarlijke situatie opmerkt, stuurt ze een patrouille. De teams van de MIVB grijpen ook in bij het handmatig openen en sluiten van de stations in het geval van mechanische of defecte rolluiken.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke). - U hebt al mijn vragen beantwoord, waarvoor dank. Het verheugt mij dat waar nodig nieuwe rolluiken worden geplaatst. Ook de oprichting van Includoteams, die daklozen wijzen op de gevaren van spoorlopen of slapen in metrostations, vind ik een goede zaak.

- 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 het heraanlegproject voor de Gulden-Vlieslaan.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - *Les Engagés staat volledig achter de multimodale vervoersvisie waarop de ambitieuze heraanleg van de Gulden-Vlieslaan*

multimodal s'inscrivant, selon vos vœux, dans une dynamique urbaine et moderne. Il s'agit d'améliorer l'espace public, de favoriser les modes actifs de déplacement et de renforcer la connectivité. Ces objectifs s'inscrivent pleinement dans une vision modale plurielle, à laquelle Les Engagés adhèrent totalement.

Cependant, une telle transformation ne peut réussir sans écoute réelle ni dialogue franc avec ceux qui vivent et travaillent sur le terrain. Commerçants, riverains et usagers quotidiens doivent être associés, sans quoi le projet risque de perdre son sens.

Force est de constater que la phase dite transitoire s'éternise. Le provisoire qui dure crée des effets très concrets : embouteillages devenus structurels à toute heure du jour et de la nuit, dégradation de la mobilité, nuisances environnementales, perte de qualité de vie autour du rond-point Louise. Une transition urbaine se construit avec et pour les habitants. C'est ce cap que nous vous demandons de réaffirmer clairement.

Le permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or, incluant la reconfiguration du rond-point Louise, a été délivré en juillet 2022. Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement du projet et le calendrier prévu, compte tenu du contexte des affaires courantes ?

En décembre 2023, un recours administratif a été introduit par plus de 120 acteurs économiques locaux, parmi lesquels des commerçants et des gestionnaires de parkings. Ce recours a-t-il conduit à une révision du projet ou à une prise en considération renforcée des besoins spécifiques du tissu économique local ?

Par ailleurs, le marquage provisoire autour du rond-point Louise suscite de nombreuses critiques : il est peu lisible, donne l'impression d'un travail bâclé et génère une cohabitation très difficile entre les différents modes de déplacement. Ces aménagements temporaires sont-ils amenés à se pérenniser ? Dans l'affirmative, selon quelles modalités ?

Depuis la mise en œuvre de ce marquage, la congestion automobile s'est aggravée, y compris en dehors des heures de pointe. Disposez-vous de données récentes sur la qualité de l'air dans ce périmètre ? Quelles mesures avez-vous déjà prises pour en limiter la détérioration ?

Enfin, il est essentiel de garantir un espace urbain accessible à toutes et tous. Quelles mesures concrètes ont été mises en place pour assurer l'accessibilité du quartier aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées, ainsi qu'aux véhicules de livraison indispensables à la vitalité commerciale de la zone ?

gestoeld is. Zo'n ingreep moet echter in overleg met de handelaars, buurtbewoners en bezoekers worden uitgevoerd. De overgangsfase blijft maar duren. Dat leidt tot permanente opstoppen, milieuhinder en een verminderde levenskwaliteit rond de Louizarotonde.

De stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg dateert van juli 2022. Hoever staat het project en wat is de verdere planning?

In december 2023 dienden meer dan 120 handelaars en parkinguitbaters een administratief bezwaar in. Is er met hun grieven rekening gehouden?

De voorlopige wegmarkering rond de Louizarotonde is onduidelijk en leidt tot een moeilijke co-existentie tussen de verschillende vervoersmodi. Wordt de voorlopige herinrichting bestendigd? De opstoppen zijn sindsdien in ieder geval verergerd. Hebt u recente gegevens over de luchtkwaliteit? Hoe beperkt u een achteruitgang op dat vlak?

Wat hebt u gedaan om de wijk toegankelijk te houden voor personen met een beperkte mobiliteit, ouderen en bestelwagens?

¹¹⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or a été lancé sous la houlette de mon prédécesseur M. Pascal Smet. Son ambition est de transformer le quartier en tenant compte des besoins de ses habitants, de ses commerçants et de l'ensemble de ses usagers, tout en renforçant son rôle emblématique au sein de la Région.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het initiatief voor de heraanleg komt van mijn voorganger Pascal Smet, die van de wijk een mooie en aangename plek wilde maken die tegemoetkomt aan de behoeften van bewoners, handelaars en bezoekers, inclusief personen met een beperkte mobiliteit en bestelwagens.

Le projet prévoit notamment la réfection des revêtements de sol, la réorganisation des circulations automobile, cycliste et piétonne, la réorganisation du stationnement, des plantations, ainsi qu'un nouvel éclairage public. En matière d'accessibilité, les aménagements programmés visent également à améliorer les infrastructures pour les personnes à mobilité réduite et pour les opérations de livraison.

Le permis d'urbanisme a bien été délivré par urban.brussels le 20 juillet 2022. Toutefois, il fait actuellement l'objet d'un recours introduit auprès du Conseil d'État par les gestionnaires des trois parkings souterrains de la zone. Le projet a été confié à Beliris pour l'exécution des travaux et, comme Bruxelles Mobilité, Beliris est en attente de la décision du Conseil d'État. Aucun calendrier de chantier ne peut être établi à ce stade, la réponse du Conseil d'État se faisant toujours attendre.

À l'exception du recours en annulation introduit le 22 septembre 2022 par les gestionnaires des parkings, nous n'avons pas connaissance d'un éventuel recours supplémentaire qui aurait été introduit en décembre 2023. Au contraire, plusieurs commerçants et riverains nous ont récemment confirmé leur soutien au projet. Il convient de rappeler qu'avant l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, mais aussi tout au long de son instruction, commerçants et riverains ont été consultés au moyen d'un sondage et de réunions de concertation spécifiques. Le permis d'urbanisme délivré par urban.brussels tient compte des avis de l'ensemble des instances consultées, y compris celui de la commission de concertation.

¹¹⁶⁹ Le marquage autour du rond-point Louise ne fait pas partie du projet Toison d'Or. Il s'agit d'une mesure de sécurité routière visant à traiter une zone à concentration d'accidents. Avant sa mise en place, les nombreux piétons - en raison de la présence d'arrêts de tram, de métro et du pôle commercial - devaient traverser trois bandes de circulation dépourvues de feux, ce qui était particulièrement dangereux.

Les conditions de sécurité ont ainsi été nettement améliorées pour l'ensemble des usagers. Cet aménagement, actuellement constitué principalement de marquages au sol, sera renforcé par des dispositifs en dur. Le permis d'urbanisme pour sa pérennisation a été délivré par urban.brussels fin novembre, ce qui constitue une excellente nouvelle pour la sécurité routière dans cette zone particulièrement complexe.

Enfin, l'analyse des données de circulation pour le mois de mars 2025 - traditionnellement le mois le plus chargé de l'année - montre que les ralentissements ne dépassent pas la durée d'un seul cycle de feu, ce qui ne remet nullement en cause la pertinence de l'aménagement. Il convient également de souligner que certains ralentissements observés ne sont pas imputables au rond-point Louise lui-même, mais aux congestions, chantiers et fermetures dans les tunnels Porte de Hal, Porte de Namur et Trône, ainsi qu'à d'autres perturbations sur la Petite ceinture, qui peuvent avoir des répercussions sur le carrefour Louise.

Tegen de stedenbouwkundige vergunning, afgegeven door urban.brussels op 20 juli 2022, hebben de uitbaters van drie ondergrondse parkings op 22 september 2022 een beroep tot nietigverklaring bij de Raad van State ingediend. In afwachting van een uitspraak kunnen we geen planning opstellen. We hebben geen weet van een ander beroep dat zou zijn ingediend in december 2023. De handelaars en buurtbewoners zijn gedurende het hele proces geraadpleegd geweest en urban.brussels heeft voor het opstellen van de vergunning rekening gehouden met alle instanties, waaronder de overlegcommissie.

De wegmarkeringen rond de Louizarotonde zijn niet te wijten aan de heraanleg, maar zijn aangebracht in het kader van de aanpak van ongevalgevoelige zones. Voorheen liepen voetgangers veel gevaar doordat ze een drietal rijstroken moesten oversteken zonder verkeerslichten. Eind november heeft urban.brussels een vergunning afgegeven om de herinrichting te bestendigen met vaste elementen.

Uit metingen in maart, traditioneel de drukste maand van het jaar, blijkt dat de vertragingen niet langer duren dan één verkeerslichtcyclus. Bovendien zijn ze soms te wijten aan andere elementen, zoals opstoppen, werkzaamheden en sluitingen van tunnels of andere hinder op de Kleine Ring.

1171 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - Je me réjouis qu'il y ait eu une concertation avec les acteurs économiques. J'ai moi-même rencontré des commerçants qui m'ont fait part des difficultés rencontrées. J'ai donc fait le test un samedi à 10h du matin, je suis passée par le rond-point Louise, ensuite par la porte de Namur et, croyez-moi ou non, les rues étaient totalement congestionnées.

J'ai passé 30 minutes dans les embouteillages, et ce n'était qu'un samedi ! Or, chacun sait que le samedi est un jour déterminant sur ces artères commerciales, et il va sans dire que la suppression de la bande de circulation depuis la porte de Namur en direction du rond-point Louise a une incidence sur la circulation et la fluidité du trafic.

Certes, Bruxelles est une ville congestionnée par essence en raison de son statut de capitale, mais je pense sincèrement qu'il faudrait revoir l'aménagement de ce quartier en accordant la priorité à la multimodalité, tout en veillant à ne pas opposer les automobilistes, d'une part, et les cyclistes et piétons, d'autre part.

- *L'incident est clos.*

1175 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1175 **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,**

1175 **concernant la suppression de la sortie 12 dans le cadre du réaménagement du ring.**

1177 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - Dans le cadre du vaste projet de réaménagement de l'échangeur du ring et de la chaussée de Ninove, il est prévu de supprimer la sortie 12 Kattebroek. Cette mesure, présentée comme une simplification de l'accès au ring, suscite en réalité une forte incompréhension et de vives inquiétudes dans les communes concernées, notamment à Berchem-Sainte-Agathe.

En effet, la suppression de la sortie 12 ne concerne pas uniquement l'entrée dans la commune, mais également la bretelle d'accès permettant aux habitants de rejoindre directement le ring pour quitter la Région. Une telle décision risque d'avoir de lourds effets collatéraux : un détournement du trafic vers des axes secondaires déjà saturés – notamment l'avenue Charles-Quint et la chaussée de Ninove – mais aussi une pression accrue sur les quartiers résidentiels et, en conséquence, une augmentation des nuisances pour les riverains, tant sur le plan de la congestion que sur celui de la pollution et de la sécurité routière. En ce sens, cette suppression apparaît non seulement comme une décision difficile à comprendre, mais aussi comme une source de déséquilibre supplémentaire pour la mobilité locale.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - *Het is goed dat er overleg is geweest met de economische actoren, maar ik heb zelf de proef op de som genomen op een zaterdagochtend om 10 uur. Ik heb een half uur in de file gestaan tussen Louiza en de Naamsepoort!*

We moeten de inrichting van de wijk herzien om te zorgen voor daadwerkelijke multimodaliteit, die recht doet aan alle soorten weggebruikers.

- *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 afschaffing van afrit 12 als onderdeel van de herinrichting van de Ring.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - *Naar aanleiding van de heraanleg van de verkeerswisselaar tussen de Ring en de Ninoofsesteenweg verdwijnt afrit 12 Kattebroek. Die beslissing zorgt voor ongerustheid in de betrokken gemeenten, in het bijzonder in Sint-Agatha-Berchem.*

De beslissing kan ingrijpende gevolgen hebben. Zo bestaat het risico dat het verkeer zich naar de al verzadigde secundaire wegen verplaatst of dat er bijkomende verkeersdruk ontstaat in woonwijken.

Waarom wordt afrit 12 geschrapt? Welke alternatieve oplossingen overweegt u om ervoor te zorgen dat de inwoners van de betrokken gemeenten snel de Ring kunnen bereiken zonder dat de verkeersdruk in de omliggende wijken toeneemt? Hoe zult u verhinderen dat de sluiting van de afrit en de werkzaamheden op de Ninoofsesteenweg files met zich brengen?

Quelles sont les raisons précises qui motivent la suppression de la sortie 12 et de l'accès permettant aux Berchemois de rejoindre le ring pour quitter directement la Région ?

Quelles solutions alternatives concrètes avez-vous déjà envisagées afin de garantir aux habitants de Berchem et des communes environnantes la possibilité de rejoindre le ring de manière rapide et efficace, sans accroître la pression du trafic dans leurs quartiers ?

Quelles mesures avez-vous prévues pour réduire au maximum les risques importants de congestion liés à la fermeture de la sortie 12 du ring et aux travaux prévus sur la chaussée de Ninove ?

1179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis 2015, la Région flamande, par l'intermédiaire de De Werkvennootschap, prépare un projet de réaménagement à la jonction entre l'échangeur 13 et la chaussée de Ninove, combiné à une déconnexion de la sortie 12 à hauteur de la Kattebroekstraat.

Bruxelles Mobilité a constaté qu'une grande partie du trafic de fuite se déplace actuellement de la basilique de Koekelberg vers l'entrée/sortie 12, en passant par le centre de la commune de Berchem-Sainte-Agathe, sur des voies qui ne sont pas adaptées à cette circulation (notamment, la rue de Grand-Bigard et la rue de Dilbeek). Une fermeture de la sortie 12 pourrait réduire considérablement ces flux indésirables.

En outre, Bruxelles Mobilité travaille, en étroite collaboration avec la commune, à la prochaine phase de mise en œuvre du contrat local de mobilité Berchem-Ouest, dont la phase de diagnostic a été approuvée par le collège des bourgmestre et échevins de Berchem-Sainte-Agathe en juin 2025. Ce contrat tient compte de la situation actuelle et de la situation future aux sorties 12 et 13.

Fin décembre 2024, De Werkvennootschap a introduit, auprès de la Région flamande, une demande de permis d'environnement pour ce projet (réaménagement de l'échangeur 13 et fermeture de la sortie 12), entièrement situé sur le territoire flamand. Cette demande a fait l'objet d'une enquête publique en avril et mai 2025, dans le cadre de laquelle Bruxelles Mobilité a rendu un avis. La Région flamande étudie actuellement l'octroi du permis.

Les répercussions de ce chantier flamand ne doivent pas être sous-estimées et méritent une attention particulière, d'autant plus que Bruxelles Mobilité réfléchit à des projets visant à réaménager et à fluidifier la chaussée de Ninove, ainsi que, dans un deuxième temps, l'avenue Charles-Quint. Le calendrier de ces projets tiendra compte des travaux de longue durée que De Werkvennootschap espère réaliser au niveau de l'échangeur 13.

À cet égard, des concertations ont régulièrement lieu avec la Région flamande dans le cadre de la plateforme Minder Hinder (concertation interrégionale visant à coordonner les chantiers qui causent des nuisances au-delà des frontières régionales) et de la concertation structurelle officielle entre Bruxelles Mobilité et la

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Vlaams Gewest werkt sinds 2015 aan de herinrichting van de aansluiting tussen verkeerswisselaar 13 en de Ninoofsesteenweg, in combinatie met de sluiting van afrit 12 Kattebroek.*

Brussel Mobiliteit stelde vast dat een groot deel van het sluipverkeer momenteel van de basiliek van Koekelberg door het centrum van Sint-Agatha-Berchem naar oprit 12 rijdt. Door die te sluiten kan dat ongewenste verkeer worden geweerd.

Eind december 2024 diende De Werkvennootschap bij het Vlaams Gewest een milieuvergunningaanvraag in voor de herinrichting, die volledig op Vlaams grondgebied wordt uitgevoerd. Momenteel onderzoekt het Vlaams Gewest of het de vergunning kan toekennen.

We mogen de gevolgen van het Vlaamse project niet onderschatten, zeker nu Brussel Mobiliteit het verkeer op de Ninoofsesteenweg en de Keizer Karellaan met een heraanleg vlot wil trekken. Het houdt voor de planning van die werkzaamheden rekening met de Vlaamse plannen. Er vindt dan ook regelmatig overleg plaats met het Vlaams Gewest.

Région flamande (qui permet d'aborder certains problèmes de manière plus approfondie).

1181 En outre, plusieurs réunions de coordination ont eu lieu concernant, d'une part, le projet relatif à la chaussée de Ninove, entre la frontière régionale et le carrefour avec le boulevard Louis Mettwie, et, d'autre part, le présent projet de la Région flamande. La commission de coordination des chantiers veille à ce que la réalisation des deux projets ait le moins de répercussions possible. Une option envisagée serait de coordonner au maximum les phases des deux projets, afin que leurs incidences ne se renforcent pas mutuellement.

Si nécessaire, des concertations ad hoc peuvent être organisées avec la Région flamande et De Werkvennootschap concernant certains problèmes et points d'attention spécifiques.

1181 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Je reste extrêmement inquiète à l'idée de voir cette sortie fermée, car cette suppression aura des répercussions directes sur les flux de circulation, notamment pour l'avenue Charles-Quint ainsi que pour les habitants de Berchem-Sainte-Agathe et des communes avoisinantes.

Je sais que vous n'êtes pas partie prenante dans ce projet, mais je reste préoccupée face aux dommages collatéraux dans les quartiers, à la pollution que cette situation va engendrer ainsi qu'aux problèmes d'insécurité routière qu'elle pourra générer à long terme.

- *L'incident est clos.*

1189 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

1189 **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,**

1189 **et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

1189 **concernant les infrastructures vélo dans les quartiers classés et le cas du Logis-Floréal.**

1191 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- À Watermael-Boitsfort, le Collège des bourgmestre et échevins a récemment justifié en conseil communal l'absence quasi totale d'arceaux et de boxes à vélos dans le quartier classé du Logis-Floréal par les contraintes patrimoniales et les surcoûts liés aux exigences de la Commission royale des monuments et des sites.

Autrement dit, parce que ce quartier est classé, les habitants se voient privés de toute solution de stationnement sécurisé

Er vonden verscheidene coördinatievergaderingen over de werven plaats. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen ziet erop toe dat de twee projecten zo weinig mogelijk impact hebben. Indien nodig is verder overleg met het Vlaams Gewest en De Werkvennootschap mogelijk.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik vrees dat de sluiting van de afrit nevenschade zal hebben in de woonwijken en zowel de luchtvervuiling als de verkeersonveiligheid zal versterken.*

- *Het incident is 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,

en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende fietsinfrastructuur in beschermde wijken en het geval Logis-Floréal.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Volgens het college van burgemeester en schepenen van Watermaal-Bosvoorde is het vrijwel volledig ontbreken van fietsnietjes en fietsboxen in de tuinwijk Le Logis-Floréal te wijten aan de erfgoedeisen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, die extra kosten met zich meebrengen.*

Het is onbegrijpelijk dat de bewoners geen veilige parkeeroplossing voor hun fiets krijgen omdat de wijk

pour leurs vélos. C'est une situation incompréhensible. D'abord, parce que le même quartier accueille déjà des bornes de recharge pour voitures électriques ou des zones de dépôt (drop-off zones), ce qui prouve que des aménagements contemporains peuvent y être intégrés. Ensuite, parce qu'il s'agit historiquement d'un quartier pensé à une époque où la mobilité douce était centrale. En 2025, il devrait être un exemple de transition, plutôt qu'un contre-exemple !

Il y a ici une contradiction flagrante entre les ambitions régionales affichées pour promouvoir le vélo et les blocages concrets rencontrés dans certains quartiers classés. On ne peut pas, d'un côté, inciter les Bruxelloises et Bruxellois à se déplacer à vélo et, de l'autre, leur refuser la possibilité de stationner leur vélo en sécurité sous prétexte de contraintes réglementaires ou budgétaires. Bruxelles ne peut pas se permettre de reléguer certains quartiers entiers au rang de zones blanches pour le vélo. La transition doit être inclusive, cohérente et volontariste.

Comment allez-vous lever cette incohérence structurelle entre patrimoine et mobilité durable, afin qu'aucun quartier de Bruxelles ne soit laissé pour compte ?

Allez-vous mettre en place des mécanismes concrets - qu'il s'agisse de projets pilotes, de solutions de design adaptées ou de subventions spécifiques - pour absorber les surcoûts liés aux contraintes de classement ?

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Le vol est un des freins majeurs au développement de l'usage du vélo. Une des solutions pour endiguer le phénomène consiste à multiplier les dispositifs de stationnement, sécurisés et non sécurisés, tel que prévus dans le plan de lutte contre le vol de vélos adopté par la Région en 2021.

Concernant le cas évoqué, ma collègue Ans Persoons m'a informée qu'urban.brussels n'a, à ce jour, été saisie d'aucune demande de permis relatif à l'installation d'arceaux ou de boxes à vélos dans les cités-jardins classées du Logis-Floréal. Il semble donc n'y avoir eu aucun refus, blocage administratif ou arbitrage défavorable de la part des services régionaux.

En tout état de cause, parking.brussels constate qu'il y a actuellement relativement peu de demandes (environ quinze) dans la cité Logis-Floréal, et qu'il est possible d'installer des boxes à vélos en bordure de la cité pour répondre à ces demandes, comme c'est d'ailleurs déjà le cas en plusieurs endroits.

De façon plus générale, il n'y a pas, selon urban.brussels, de contradiction entre préservation du patrimoine et développement de la mobilité active. L'administration se dit favorable à l'intégration de solutions de stationnement vélos dans les cités-jardins classées, pour autant que celles-ci soient conçues de manière à respecter leurs qualités paysagères et urbanistiques. En outre, d'après urban.brussels, l'installation de dispositifs de stationnement pour les vélos en sites classés n'entraîne pas nécessairement des surcoûts. Comme vous le soulignez, de nombreux équipements contemporains sont d'ailleurs déjà

beschermd is, terwijl er in de wijk wel laadpalen voor elektrische auto's en dropzones voor deelsteps en deelfietsen te vinden zijn.

Hoe zult u erfgoed en duurzame mobiliteit met elkaar verzoenen? Zult u de extra kosten als gevolg van de erfgoedeisen opvangen, bijvoorbeeld aan de hand van proefprojecten of subsidies?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Diefstal is een van de grootste belemmeringen voor het gebruik van de fiets. Een uitbreiding van het aantal fietsstallingen kan een oplossing bieden. Urban.brussels heeft evenwel geen vergunningsaanvragen ontvangen voor fietsrekken of fietsboxen in de beschermde tuinwijk Le Logis-Floréal.*

Volgens parking.brussels zijn er in de tuinwijk Le Logis-Floréal slechts een vijftiental aanvragen voor een plaats in een fietsbox ingediend en kunnen er fietsboxen aan de rand van de wijk worden geplaatst om aan die vraag te voldoen.

Urban.brussels staat positief tegenover de installatie van fietsstallingen in beschermde tuinen, op voorwaarde dat ze goed in de omgeving passen. Bovendien leidt de installatie van fietsstallingen in beschermde wijken volgens urban.brussels niet noodzakelijk tot extra kosten.

Urban.brussels kan de aanvragers begeleiden of de fietsvoorzieningen in de vergunningen opnemen om ervoor te zorgen dat ze voldoende groot en goed geïntegreerd zijn. Er zijn evenwel nog geen projecten ingediend.

autorisés dans ces sites lorsqu'ils s'insèrent correctement dans cet environnement.

Aucun projet n'ayant été introduit à ce jour, urban.brussels n'a donc pas encore pu examiner de solutions adaptées. Ceci étant dit, urban.brussels se dit ouverte à une collaboration avec les communes et les opérateurs de logement public pour développer des solutions de stationnement vélos compatibles avec les caractéristiques patrimoniales des cités-jardins classées.

À cet égard, plusieurs possibilités existent déjà, notamment :

- l'accompagnement des porteurs de projets par urban.brussels, plus précisément la direction du Patrimoine culturel ;

- l'intégration des dispositifs de stationnement vélos dans les permis, pour autant qu'ils soient convenablement dimensionnés et intégrés.

À ce stade néanmoins, aucun dispositif budgétaire spécifique n'est prévu dans ce cadre.

1195 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Vous nous annoncez à la fois une bonne et une mauvaise nouvelle. La bonne, c'est qu'urban.brussels est disposée à trouver des solutions pour assurer la compatibilité entre, d'une part, les modes doux de déplacement et la sécurisation des vélos et, d'autre part, le patrimoine classé.

En revanche, le collège des bourgmestre et échevins n'a, semble-t-il, introduit aucune demande de ce type. Dès lors, il s'agit plutôt d'une question de positionnement ex ante et idéologique, considérant à tort qu'urban.brussels doit refuser d'emblée ce type d'installation dans le Logis-Floréal.

En tout état de cause, je transmettrai au conseil communal de Watermael-Boitsfort votre réponse positive et ouverte à ce changement, afin que les habitantes et habitants de ce quartier puissent enfin bénéficier d'infrastructures de sécurisation de leurs vélos.

- *L'incident est clos.*

1199 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. BOB DE BRABANDERE**

1199 **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,**

1199 **concernant l'évaluation de la journée sans voiture 2025 et la proposition d'organiser l'événement quatre fois par an.**

1201 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *La 25e édition du dimanche sans voiture s'est tenue le*

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Ik ben blij te horen dat urban.brussels bereid is om oplossingen te zoeken om zachte mobiliteit en erfgoed met elkaar te verzoenen. Ik zal dat doorgeven aan het college van burgemeester en schepenen, want dat lijkt er onterecht van uit te gaan dat urban.brussels fietsstallingen in de tuinwijk Le Logis-Floréal moet weigeren.*

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER BOB DE BRABANDERE

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

betreffende de evaluatie van Autoloze Zondag 2025 en het voorstel om het evenement vier maal per jaar te organiseren.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- *Op 21 september 2025 konden de Brusselaars voor de 25e keer een autoloze zondag meemaken. Naast de talloze feestelijkheden en de ontspannen sfeer die er doorgaans heerst, biedt het evenement*

21 septembre dernier. Outre les festivités organisées pour l'occasion, l'événement permet de découvrir la ville autrement.

Cette journée sans voiture est devenue une tradition, mais il est impossible d'interdire toute circulation motorisée.

Même si la plupart des conducteurs autorisés à circuler tiennent compte de la présence de nombreux cyclistes et piétons qui pensent parfois jouir d'une liberté totale, les règles de circulation ne sont pas toujours claires, ce qui crée des situations dangereuses.

Après le succès de cette 25e édition, vous avez proposé d'organiser dorénavant quatre journées sans voiture par an.

ook de mogelijkheid om de stad op een andere manier te ontdekken: je kunt fietsen op de grote verkeersassen, de stad te voet doorkruisen of gewoon van de rust genieten.

Hoewel Autoloze Zondag ondertussen een gewoonte is geworden, is het onmogelijk om bij een dergelijk evenement al het gemotoriseerd vervoer totaal te bannen. Onder andere taxi's, ziekenwagens en bussen moeten blijven rijden om enige dienstverlening te waarborgen.

Het is belangrijk dat particulieren met een uitzonderingsbewijs hun wagen kunnen blijven gebruiken. De grote meerderheid van hen past zijn snelheid aan, houdt rekening met de aanwezigheid van fietsers en voetgangers en beperkt zijn verplaatsingen tot het strikt noodzakelijke.

Voor fietsers is het echter niet altijd duidelijk welke regels er tijdens Autoloze Zondag gelden. Enerzijds wordt de indruk gewekt dat de stad autovrij is en dat zwakke weggebruikers totale vrijheid krijgen. Anderzijds ontstaan er op veel plaatsen gevaarlijke situaties wanneer de basisregels van de Wegcode niet worden nageleefd.

Ten slotte bleek uit de cijfers dat de 25e editie ondanks het wisselvallige weer een succes was. Dat vormde voor u de aanleiding om voor te stellen om voortaan vier autoloze zondagen per jaar te organiseren.

Hoe evalueert Brussel Mobiliteit de Autoloze Zondag van 21 september 2025? Zijn er incidenten gemeld? Zo ja, waar en van welke aard?

Hoeveel middelen had Brussel Mobiliteit opzijgezet voor de organisatie van de 25e Autoloze Zondag? Ligt dat budget in de lijn van de vorige edities?

Welke verkeersregels dienen fietsers tijdens Autoloze Zondag na te leven? Moeten ze de verkeerslichten respecteren? Gelden er specifieke maatregelen met betrekking tot drukke verkeersassen, tunnels, viaducten en autosnelwegen op Brussels grondgebied? Hoe worden die nageleefd en eventueel gecontroleerd? Heeft Brussel Mobiliteit daarover gecommuniceerd?

Hoe wordt het rijverbod voor automobilisten nageleefd? Hoe organiseert men de controle en wat zijn de resultaten? Hoeveel uitzonderingsbewijzen of vergunningen zijn er afgegeven? Is de nodige motivering voor zo'n vrijgeleide dezelfde in het hele gewest?

Hoe ziet u de organisatie van vier autoloze zondagen in de toekomst? Heeft er reeds overleg plaatsgevonden met de burgemeesters? Wanneer wilt u die bijkomende autoloze momenten organiseren? Wat zou de kostprijs zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Autoloze Zondag is uitgegroeid tot een echte feestdag in Brussel, een dag waarop de stad letterlijk en figuurlijk op adem komt. Het is ook de ideale dag om andere mobiliteitsvormen uit te proberen:

¹²⁰³ *Quel bilan Bruxelles Mobilité tire-t-elle du dernier dimanche sans voiture ?*

Quel budget y était consacré ? Est-il comparable à ceux des éditions précédentes ?

Quelles règles de circulation les cyclistes doivent-ils respecter lors d'une journée sans voiture ? Comment sont-elles contrôlées ? Bruxelles Mobilité a-t-elle communiqué à ce sujet ?

L'interdiction de circuler en voiture est-elle respectée et contrôlée ? Combien de dérogations ont été délivrées ? L'obligation de justification est-elle identique dans toute la Région ?

Comment envisagez-vous l'organisation de quatre journées sans voiture ? Avez-vous déjà consulté les bourgmestres ? Quel en serait le coût ?

¹²⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le dimanche sans voiture est devenu un véritable jour de fête, où la ville reprend son souffle. Le réseau de la STIB est alors gratuit, les tarifs de la SNCB sont réduits, et cyclistes et piétons*

profitent de plus d'espace. On constate aussi une amélioration de la qualité de l'air et une baisse de la pollution sonore.

Comme pour toute action de sensibilisation, Bruxelles Mobilité réalise une évaluation.

Sur le plan des incidents, une fillette est malheureusement décédée et quelques interventions médicales ont été nécessaires. Cependant, le nombre d'incidents était inférieur aux dernières années.

Le budget de Bruxelles Mobilité s'élevait cette année à 150.000 euros, en baisse par rapport aux éditions précédentes. À cela s'ajoutent les frais des partenaires, comme les zones de police.

Lors d'une journée sans voiture, le Code de la route reste d'application pour tous les usagers. Toutefois, un grand nombre de feux de signalisation sont mis à l'orange clignotant, étant donné le peu de véhicules motorisés en circulation.

de dienstverlening van de MIVB is gratis, de NMBS biedt een goedkoper tarief aan en er is veel meer ruimte om veilig te wandelen en te fietsen. Kortom, de Autoloze Zondag zorgt elk jaar voor veel blijde Brusselaars. Bovendien zien we een spectaculaire verbetering van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast.

Zoals bij elke bewustmakingsactie van Brussel Mobiliteit is er een evaluatie uitgevoerd, zowel over de communicatiecampagne ter aankondiging van Autoloze Zondag als bij de partners.

Wat de incidenten betreft, is er dit jaar helaas een meisje zeer ernstig ten val gekomen met de fiets op een steile helling in Vorst. Ze liet daarbij het leven. Er waren geen andere weggebruikers bij betrokken. Die verschrikkelijke gebeurtenis blijft nog altijd in mijn gedachten. Voor het overige waren er nog kleine medische interventies, bijvoorbeeld voor valpartijen met de step, maar het waren er minder dan de vorige jaren en minder dan op normale zondagen.

Het budget van Brussel Mobiliteit bedroeg dit jaar 150.000 euro, wat minder was dan de vorige jaren. Daardoor was het mobiliteitsdorp op het de Brouckèreplein iets kleiner. Daarnaast waren er ook middelen uitgetrokken om de MIVB te compenseren voor haar gratis dienstverlening en om het gewest af te sluiten voor het autoverkeer (plaatsing van dranghekken en informatieborden). Tot slot waren er nog kosten bij de partners, zoals de politiezones.

Tijdens Autoloze Zondag is het verkeersreglement van toepassing, zowel voor fietsers als voor alle andere weggebruikers. Alle regels blijven gelden, inclusief de regels met betrekking tot verkeerslichten, voetgangersoversteekplaatsen of de toegang tot de tunnels. Wel heeft Brussel Mobiliteit in overleg met de politiezones een groot aantal verkeerslichten op oranje knipperstand geplaatst, omdat er maar weinig gemotoriseerde voertuigen reden.

Autotunnels worden afgesloten voor het verkeer en zijn verboden voor voetgangers en fietsers. De maximale snelheid bedraagt overall 30 km/u. Bij de aankondiging van Autoloze Zondag en ook tijdens de campagne die eraan voorafgaat, worden de verkeersregels in herinnering gebracht. Tijdens de dag is de politie aanwezig om preventief aan de regels te herinneren en op te treden bij overtredingen.

Mensen die bijvoorbeeld voor een medische reden tijdens Autoloze Zondag toch een verplaatsing met de wagen moeten maken, kunnen daarvoor vooraf een doorgangsbewijs aanvragen bij hun gemeente. Dat deel van de voorbereiding wordt geleid door Brulocalis via werkgroepen met de gemeenten en de politiezones. De regels zijn dezelfde voor het hele gewest. Het aantal toegekende uitzonderingen is de afgelopen vijf jaar stabiel gebleven op 15.000 tot 16.000. De politie controleert doorrijdende wagens op die doorgangsbewijzen.

Autoloze Zondag is dus een gevestigde waarde. Ik heb inderdaad voorgesteld om tot vier autoloze zondagen per jaar

¹²⁰⁷ *Par ailleurs, les tunnels sont fermés et la vitesse est limitée à 30 km/h. Les règles de circulation sont rappelées lors de la campagne qui précède l'événement. Le jour même, la police intervient à titre préventif et répressif.*

Les dérogations doivent être demandées à la commune, sur la base de règles identiques dans toute la Région. Cette phase préparatoire est gérée par Brulocalis au travers de groupes de travail réunissant communes et zones de police. Ces cinq dernières années, entre 15.000 et 16.000 laissez-passer ont chaque fois été délivrés.

La proposition d'organiser quatre journées sans voiture par an devra être discutée au sein d'un nouveau gouvernement, en concertation avec les dix-neuf communes.

1209 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).**-
*Bien qu'il puisse être tentant d'organiser quatre journées sans
voiture par an, il faut être prudent par rapport aux conséquences
structurelles.*

*La sécurité routière reste importante. Or, certaines personnes
se sentent moins à l'aise lors d'un dimanche sans voiture, alors
qu'elles devraient pouvoir se déplacer en toute sécurité.*

*Enfin, l'impact budgétaire n'est pas négligeable. Si j'ai bien
compris, les frais de police ne sont pas inclus dans les 150.000
euros que vous évoquez. Si l'on multiplie les journées sans
voiture, le coût sera également multiplié. Vu la situation
financière actuelle, cela ne me paraît pas nécessaire.*

- *L'incident est clos.*

te organiseren. Dat zal volgens mij deel uitmaken van de
besprekingen voor een nieuwe regering. Aangezien Autoloze
Zondag wordt opgezet in samenwerking met de negentien
gemeenten, zullen die ook bij dat overleg betrokken moeten
worden.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- Het kan
aantrekkelijk lijken om vier autoloze zondagen per jaar te
organiseren. Het is immers een fijne dag en een positief
evenement dat erkenning verdient.

We moeten echter ook voorzichtig omspringen met de
structurele gevolgen. Het is jammer dat er een incident was
waarbij een persoon om het leven kwam. De verkeersveiligheid
blijft dan ook een belangrijk aandachtspunt. Ik vind het positief
dat er niet meer incidenten worden gemeld, maar ik hoor soms
toch ook dat personen met kinderen of mensen die minder goed
ter been zijn, zich op een autoloze zondag soms minder op
hun gemak voelen op plaatsen waar ze anders veilig kunnen
rondlopen, omdat sommige fietsers de snelheidsbeperkingen niet
respecteren.

Ten slotte is er nog de budgettaire impact van een autoloze
zondag, wat een niet te verwaarlozen element is. U had het zelf
over logistiek, communicatie, begeleiding, opvolging en gratis
openbaar vervoer en stelde dat de organisatie van één autoloze
zondag 150.000 euro kost. Als ik het goed begrepen heb, zijn
de kosten voor de politie daarbij niet inbegrepen. Als u het
evenement vier keer per jaar wilt organiseren, zal het ook vier
keer zoveel kosten. In deze voor Brussel financieel bijzonder
moeilijke tijden vind ik dat niet nodig.

- *Het incident is gesloten.*

1213 **QUESTION ORALE DE M. BOB DE BRABANDERE**

1213 **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,**

1213 **concernant la sécurité et l'accès aux infrastructures sensibles
sur le réseau de la STIB.**

1215 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. AMIN EL
BOUJDAINI**

1215 **concernant le phénomène de « train surfing » à Bruxelles.**

1215 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME SOFIA BENNANI**

1215 **concernant le « subway surfing » et la prévention des actes
dangereux dans les transports publics.**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BOB DE
BRABANDERE**

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

**betreffende de veiligheid en de toegang tot gevoelige
infrastructuur op het MIVB-net.**

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE
HEER AMIN EL BOUJDAINI**

betreffende het fenomeen 'treinsurfen' in Brussel.

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN
MEVROUW SOFIA BENNANI**

**betreffende 'subway surfing' en de preventie van gevaarlijk
gedrag op het openbaar vervoer.**

1219 **M. le président.-** En l'absence de M. El Boujdaini, sa question orale jointe est lue par Mme Pans.

1221 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).-** *Bien que la STIB ait sécurisé ses dépôts il y a quelques années, l'infrastructure souterraine semble toujours aisément accessible. En témoignent une vidéo de « metro surfing » entre Delta et Hankar, devenue virale en septembre, et une vidéo d'adolescents dans la cabine de pilotage d'un métro. Malheureusement, les véhicules de surface sont aussi la cible de casse-cous prêts à risquer leur vie pour quelques centaines de likes.*

Malgré près de 4.000 caméras, la prévention des délits reste difficile et l'identification de leurs auteurs est très compliquée.

Les protagonistes du « metro surfing » de septembre ont-ils été identifiés ? Quelles mesures la STIB prend-elle à leur rencontre ? Une plainte a-t-elle été déposée ? Combien d'incidents de ce type ont été enregistrés ces dernières années ? Comment la STIB sécurise-t-elle l'accès au matériel roulant ?

Combien d'intrusions sur les voies ont été recensés ces dernières années ? Quelles en ont été les conséquences sur le trafic ? Comment la STIB les prévient-elle ?

1223 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).-** Comme l'a récemment rapporté la presse, deux individus ont été filmés alors qu'ils s'introduisaient illégalement dans le métro. Ils ont escaladé les portiques de sécurité avant de monter sur le toit d'une rame en mouvement, équipés d'une perche à selfie et assistés de complices. Ces actes illégaux et irresponsables démontrent un mépris flagrant de la sécurité et des règles qui régissent notre réseau de transport public.

La STIB a souligné, à juste titre, la gravité de ces comportements, expliquant qu'un simple freinage d'urgence pouvait avoir des conséquences dramatiques, voire mortelles. Cette hypothèse s'est malheureusement confirmée le 26 août dernier : un homme a perdu la vie en tentant une manœuvre similaire entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Central.

Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un incident isolé. En mai dernier déjà, des jeunes s'étaient introduits dans une cabine de métro et s'étaient filmés, avant de diffuser leurs images sur les réseaux

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer El Boujdaini wordt de toegevoegde mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Pans.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- Op 19 september 2025 ging op sociale media een filmpje viraal waarin twee gemaskerde mannen zich schuldig maakten aan metrosurfen op het dak van een metrostel tussen Delta en Hankar. Enkele maanden daarvoor circuleerde op sociale media een filmpje van enkele pubers in de stuurpost van een gekoppeld metrostel op de lijnen 2 en 6.

Hoewel de MIVB enkele jaren geleden haar remises met hoge hekken en bewakingscamera's beveiligd heeft, blijkt de ondergrondse infrastructuur nog altijd vrij toegankelijk. Tot grote ergernis van de reizigers, die naast de talloze technische storingen ook het slachtoffer zijn van de daden van individuen met kwalijke bedoelingen, zoals rondwalen op de sporen, vernielingen aanrichten of zelfs infrastructuur saboteren.

Helaas zijn metro's niet het enige doelwit van waaghalzen die hun leven willen riskeren voor een paar honderd likes; ook bovengrondse voertuigen zijn dat van tramsurfers en dergelijke. De MIVB kreeg tussen 2014 en 2025 niet minder dan 1.500 extra bewakingscamera's op haar net, goed voor een totaal van bijna 4.000 opnamepunten. Ondanks dat hoge aantal blijft het vermijden van wangedrag op het net een pijnpunt. Agressie, vandalisme en andere delicten blijken nog steeds moeilijk te voorkomen en het identificeren van de daders is erg moeilijk.

Welke stappen onderneemt de MIVB tegen de metrosurfers van wie het filmpje in september online kwam? Zijn de daders geïdentificeerd en is er een klacht ingediend? Hoeveel incidenten met metro- en tramsurfers zijn er de voorbije jaren geregistreerd? Hoe beveiligt de MIVB de toegang tot het rollend materieel, zowel op het net als in de remises? Hoeveel spoorlopers waren er de afgelopen jaren? Wat waren de gevolgen voor het verkeer en hoe voorkomt de MIVB dergelijke daden?

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *Onlangs berichtte de pers dat twee personen zichzelf gefilmd hadden terwijl ze over de veiligheidspoortjes glipten en vervolgens op het dak van een rijdend metrostel klommen. Dat is illegaal, onverantwoordelijk en gevaarlijk. Op 26 augustus 2025 kwam een man om het leven toen hij iets soortgelijks probeerde tussen Brussel-Noord en Brussel-Centraal. In mei waren jongeren ook al een metrocabine binnengedrongen en deelden ze de beelden op sociale media.*

Welke maatregelen hebben de regering en de MIVB op korte termijn genomen om de veiligheid in en om de metrostations te versterken?

Komen er bewustmakingscampagnes, vooral voor jongeren, over de dodelijke gevaren van metrosurfen?

sociaux. Il semble que cet épisode n'ait pas servi de leçon, ni conduit à un renforcement significatif des dispositifs de sécurité dans nos stations et dans nos rames. Il est urgent d'agir pour éviter que de tels incidents ne se répètent et pour garantir que les transports publics restent un espace sûr pour l'ensemble des voyageurs et du personnel.

Face à ces faits particulièrement préoccupants, quelles mesures immédiates le gouvernement bruxellois et la STIB ont-ils prises pour renforcer la sécurité aux abords et à l'intérieur des stations de métro ?

Des campagnes de sensibilisation sur les dangers mortels du « subway surfing », notamment à destination des jeunes, sont-elles prévues ?

Quelles coopérations sont mises en place avec les services de police et la justice en vue d'identifier, de poursuivre et de sanctionner les auteurs de tels actes ?

Enfin, la Région a-t-elle prévu de renforcer son arsenal juridique ou réglementaire afin de mieux prévenir et de dissuader ce type de comportement dangereux ?

1225 **Mme Amélie Pans (MR).**- Phénomène dangereux et médiatisé, le « metro surfing » a récemment fait son apparition à Bruxelles, notamment sur la ligne 5 entre les stations Delta et Hankar. Ce comportement, qui consiste à monter sur le toit d'un métro en marche, met gravement en danger la vie des personnes concernées ainsi que celle des usagers, et engage la responsabilité de la STIB et des autorités de sécurité.

Bien que la STIB ait déclaré que ces cas restent relativement rares, il lui est difficile d'évaluer l'ampleur du problème en raison du manque de données précises à ce sujet. Le rapport annuel 2024 de la STIB mentionne 1.942 plaintes reçues - dont seulement 303 jugées recevables - pour des infractions ou incidents divers, mais aucun chiffre spécifique pour les cas de « metro surfing ».

Pouvez-vous fournir des statistiques actualisées pour les trois dernières années sur le nombre de cas de « metro surfing » constatés sur le réseau de la STIB, les plaintes enregistrées à cet égard et les sanctions disciplinaires ou pénales appliquées lorsque ces actes ont été avérés ?

Avez-vous ordonné une enquête ou un audit interne pour vérifier la capacité des dispositifs de surveillance - caméras, agents de contrôle et signalisation - à détecter ce type de comportement et à intervenir efficacement ?

Quelles mesures de prévention spécifiques ont été prises face à ce phénomène ? Je pense notamment aux campagnes auprès des jeunes, aux séances d'information dans les écoles, à la communication dans les stations, à l'affichage ou encore aux interventions dans les médias.

Des mesures ont-elles été prises ou sont-elles prévues pour renforcer la coopération entre la STIB, la police locale et les

Hoe wordt er samengewerkt met politie en justitie om de daders te identificeren, te vervolgen en te bestraffen?

Zal het gewest zijn juridische of regelgevende arsenaal versterken om zulk gedrag tegen te gaan?

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Metrosurfen is recent in Brussel opgedoken, vooral op lijn 5 tussen Delta en Hankar. Hoewel de MIVB zegt dat het fenomeen zeldzaam blijft, zijn er geen precieze gegevens: in haar jaarverslag voor 2024 staan 1.942 klachten wegens 'diverse inbreuken of incidenten', maar de gevallen van metrosurfen worden niet afzonderlijk vermeld.

Hebt u statistieken van de laatste drie jaar over het aantal gevallen, het aantal klachten en het aantal tucht- of strafrechtelijke sancties in verband met metrosurfen op het MIVB-net?

Hebt u een onderzoek of een interne doorlichting bevolen om na te gaan of de bestaande instrumenten - camera's, bewakingsagenten en markeringen - volstaan om dat gedrag te detecteren en er efficiënt tegen op te treden?

Welke preventiemaatregelen hebt u genomen, zoals campagnes voor jongeren, infosessies op scholen, mededelingen in stations, affiches of mediaberichten?

Versterkt u de samenwerking tussen de MIVB, de lokale politie en het gerecht om kort op de bal te spelen, zodat zulk gedrag wordt ontmoedigd?

Worden de cijfers over dit fenomeen via jaarverslagen of veiligheidsstatistieken publiek gemaakt, zodat de burgers de situatie kunnen opvolgen?

autorités judiciaires afin que les actes de « metro surfing » soient traités rapidement et de façon dissuasive ?

Enfin, comment les données relatives à ce phénomène sont-elles mises à disposition du public - rapports annuels de la STIB ou statistiques de sécurité - afin de permettre un suivi citoyen et une plus grande transparence sur les actes dangereux dans les transports en commun ?

¹²²⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le « train surfing » ou « metro surfing » est en effet une pratique potentiellement mortelle. C'est pour cette raison que la STIB a réagi avec fermeté à la suite de l'événement de septembre dernier.

¹²²⁹ *(poursuivant en néerlandais)*

La STIB a immédiatement déposé une plainte pénale auprès du juge d'instruction et s'est constituée partie civile.

Quoi qu'il en soit, ces types de comportements exposent leurs auteurs à une amende administrative. La STIB attend de voir quelle sera l'issue de la procédure pénale avant d'engager une éventuelle procédure administrative.

¹²³¹ *(poursuivant en français)*

Heureusement, ce type de phénomène est quasiment inexistant sur le réseau de la STIB. Au cours des trois dernières années, aucun incident n'a été signalé, à l'exception de celui que vous avez mentionné dans votre question.

Les données relatives aux incidents sur le réseau de la STIB ne sont pas reprises dans les rapports annuels de celle-ci. Elles figurent dans des rapports internes, pour suivi par la STIB et la police le cas échéant.

La STIB met en place de nombreuses mesures pour assurer la sécurité de son personnel, de ses usagers et de ses infrastructures : collaboration renforcée avec les polices locales et fédérale, caméras de surveillance, personnel sur le terrain (avec l'engagement de 40 agents de sécurité supplémentaires ces dernières années), collaboration avec les associations, mise en place du service Includeo, etc.

¹²³³ *(poursuivant en néerlandais)*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Trein- of metrosurfen is inderdaad levensgevaarlijk. Daarom heeft de MIVB krachtig gereageerd op het incident van afgelopen september.*

(verder in het Nederlands)

De MIVB heeft onmiddellijk alle beschikbare informatie verzameld en een strafrechtelijke klacht ingediend bij de onderzoeksrechter, waarbij ze zich burgerlijke partij heeft gesteld.

In geval van seponering van de strafzaak riskeren personen die zich aan dit soort gedrag schuldig maken een administratieve boete. In het reglement staat dat het verboden is om "zich over de veiligheidsafsluitingen of -markeringen van de perrons te buigen of te begeven, de voertuigen te beklimmen of zich eraan vast te klampen".

Er kan dus een administratieve boete worden opgelegd als de onderzoeksrechter geen gevolg geeft aan het dossier. De MIVB wacht af wat die met de klacht zal doen, alvorens eventueel de administratieve procedure in te leiden om een administratieve boete op te leggen.

(verder in het Frans)

Gelukkig is dit fenomeen uiterst zeldzaam op het MIVB-net. De laatste drie jaar is er maar één geval gesignaleerd, namelijk dat waar u naar verwijst. Die incidenten staan niet in de jaarverslagen van de MIVB, maar wel in interne rapporten.

De MIVB neemt tal van maatregelen, zoals een versterkte samenwerking met de lokale en federale politie, bewakingscamera's, extra veiligheidsagenten, samenwerking met verenigingen of de dienst Includeo.

(verder in het Nederlands)

De MIVB past een aantal maatregelen toe om de toegang tot haar voertuigen te beveiligen, en dat zowel op het netwerk als in

Les mesures que la STIB prend pour sécuriser l'accès à ses véhicules ont déjà été abordées dans le cadre d'autres questions parlementaires.

1235

(poursuivant en français)

La STIB réalise des analyses des systèmes et mesures de sécurité d'application sur son réseau sur une base régulière, ainsi qu'à la suite d'incidents. Le résultat de ces analyses sert à déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prises. Dans le cas évoqué, les deux jeunes ont contourné volontairement tous les dispositifs mis en place.

La STIB n'a pas organisé de campagne de sensibilisation ciblée sur le « metro surfing » ou le « train surfing ». Elle communique toutefois régulièrement sur les dangers liés aux intrusions sur les voies et organise des actions auprès des écoles, lors desquelles elle fait mention des différents risques liés au fait de descendre sur les voies. Elle évite cependant de mentionner le « metro surfing », pour ne pas donner de mauvaises idées.

1237

(poursuivant en néerlandais)

En 2024, la STIB a enregistré 421 intrusions sur les voies, qui ont entraîné un total de 95 heures d'interruption du service.

Grâce aux caméras installées dans les stations et à la vigilance du personnel, ces intrusions sont facilement repérées et les mesures de sécurité urgentes peuvent être rapidement prises.

1239

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais). - *Les auteurs d'intrusions sur les voies et de « metro surfing » semblent de plus en plus nombreux et imprudents à Bruxelles.*

C'est une bonne chose de ne pas banaliser ces phénomènes dangereux, stupides, coûteux et perturbateurs. Je suis curieux de voir comment le juge d'instruction va traiter cette affaire.

Pour décourager ces actes, il faut renforcer la vidéosurveillance, les campagnes de prévention et la sécurisation physique des quais. Cela ne suffira toutefois pas si les auteurs ne sont pas identifiés et poursuivis. Ce n'est que lorsqu'ils sauront que leur comportement a des conséquences que nous pourrions inverser la tendance.

de remises. Die maatregelen werden eerder al besproken, in het kader van andere parlementaire vragen.

(verder in het Frans)

De MIVB analyseert regelmatig de veiligheidssystemen en -maatregelen op haar netwerk om te bekijken of er bijkomende maatregelen nodig zijn. In het genoemde geval hebben de twee jongeren bewust alle veiligheidsinfrastructuur ontweken.

De MIVB communiceert regelmatig over de gevaren van spoorlopen, onder meer tijdens acties op scholen, maar vermijdt specifiek over metro- of treinsurfen te spreken, om mensen niet op ideeën te brengen.

(verder in het Nederlands)

In 2024 registreerde de MIVB 421 spoorlopers. Dat cijfer gaat dus niet alleen over treinsurfen. In totaal leidde dat tot een onderbreking van de dienstverlening met 95 uur. Telkens wanneer er een indringer wordt gedetecteerd, onderbreekt de MIVB het metroverkeer. Dat kan pas hervat worden nadat de MIVB zich ervan heeft vergewist dat er zich niemand meer op de sporen bevindt.

Dankzij camera's in de stations en de waakzaamheid van het personeel in de stations of op het netwerk kunnen spoorlopers vlot worden opgespoord en kan de MIVB snel de nodige dringende veiligheidsmaatregelen nemen.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang). - Spoorlopers en metrosurfers lijken in Brussel elk jaar talrijker en roekelozer te worden. Het doet me een beetje denken aan de Darwin Awards, een soort satirische onderscheiding voor wie door pure domheid zijn eigen leven op het spel zet. Het is immers erg gevaarlijk om langs de sporen te lopen. Een spanning van 900 volt is voldoende om een mensenleven in een fractie van een seconde uit te doven. Toch blijven sommigen dat risico opzoeken, met alle gevolgen van dien.

Het is een goede zaak dat het fenomeen niet gebagatelliseerd wordt. Ik ben benieuwd hoe de onderzoeksrechter ermee zal omgaan. De gevolgen van spoorlopen zijn groter dan men denkt. Zoals u zelf zegt, waren er 421 gevallen in een jaar tijd. Dat is een verdubbeling tegenover enkele jaren geleden. Het is dus geen marginaal fenomeen meer, maar een groeiende plaag. De schade ervan is aanzienlijk, niet alleen financieel, maar vooral ook voor de duizenden reizigers die vast komen te zitten, te laat komen of soms zelfs ritten volledig geannuleerd zien.

Het is dan ook een goed moment om meer gewicht te geven aan maatregelen die spoorlopen, metrosurfen en

1241 **Mme Amélie Pans (MR).**- Madame la Ministre, je me réjouis qu'il s'agisse de cas exceptionnels, mais nous devons malgré tout rester vigilants afin d'éviter que ces pratiques rares ne deviennent des défis à relever sur les réseaux sociaux. Dès lors, évitons d'en faire la publicité.

1243 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Ces pratiques ont beau être rares, quasi inexistantes, cette année, nous avons toutefois eu deux cas, pas de « train surfing », mais d'intrusion dans les infrastructures de la STIB. Cela pose des questions à propos de la surveillance de nos infrastructures, notamment au moyen de caméras.

Nous ne pouvons pas ignorer que Bruxelles a été victime d'attentats. La question de la sécurité y est éminemment liée. Il est impératif de surveiller très attentivement nos infrastructures, de manière générale. Nous avons déjà été blessés dans notre âme une fois. Si des personnes malveillantes comprennent qu'il y a une faille dans nos systèmes de sécurité, elles n'hésiteront pas à l'utiliser.

S'agissant de ces jeunes qui prennent autant de risques, j'espère que c'est un épiphénomène dont nous ne parlerons plus l'année prochaine.

- Les incidents sont clos.

1247 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

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 partage de l'espace public bruxellois.**

1249 **Mme Amélie Pans (MR).**- Selon une récente étude menée avec le Bureau de recherche en aménagement du territoire et publiée par Les Chercheurs d'air, une part majoritaire de l'espace public à Bruxelles reste consacrée à la voiture.

Or, près de 70 % des déplacements se font aujourd'hui à pied, à vélo ou en transports en commun et plus de la moitié des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture. Malgré ces constats,

dergelijke fenomenen ontmoedigen, zoals cameratoezicht, preventiecampagnes of zelfs fysieke beveiliging van perrons. Die maatregelen volstaan echter niet zolang daders niet geïdentificeerd worden. Gerichte opsporing en effectieve vervolging moeten steeds deel uitmaken van de oplossing. Alleen wanneer overtreders weten dat hun gedrag niet zonder consequenties blijft, kunnen we de trend omkeren. Metrosurfen of spoorlopen is geen stoere stunt en geen onschuldige grap. Het is gevaarlijk, dom, duur en storend. We mogen het dus absoluut niet tolereren.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Gelukkig gaat het om uitzonderlijke gevallen, maar we moeten vermijden dat metrosurfen een challenge op sociale media wordt. Laten we er dus geen publiciteit voor maken.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- We hebben toch twee gevallen gehad, weliswaar niet van treinsurfen, maar van spoorlopen bij de MIVB. Vergeet niet dat Brussel al getroffen is door aanslagen. We moeten onze infrastructuur heel zorgvuldig bewaken, want als kwaadwilligen doorhebben dat er gaten in onze beveiliging zitten, zullen ze die zeker misbruiken.

Wat het levensgevaarlijke gedrag van die jongeren betreft, hoop ik dat we daar volgend jaar niet meer over zullen spreken.

- De incidenten zijn 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 het gedeelde gebruik van de openbare ruimte in Brussel.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Volgens een studie van het Bureau de recherche en aménagement du territoire is het grootste deel van de openbare ruimte nog steeds voor de auto bestemd, terwijl 70% van de verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer gebeurt.

Wat zijn de recentste cijfers voor de verdeling van de openbare ruimte per vervoermiddel?

en matière d'aménagement de l'espace public, la priorité est largement donnée à l'usage individuel de l'automobile.

Pouvez-vous nous communiquer des données actualisées (2025) concernant la répartition de l'espace public bruxellois en fonction des modes de mobilité (voiture individuelle, stationnement, voiries, trottoirs, pistes cyclables, transports publics, espaces verts...) ?

Selon vos estimations, quelle part de l'espace public est actuellement consacrée aux modes actifs (marche et vélo) et aux transports en commun, en comparaison avec la part réservée à la voiture individuelle (voiries et stationnement) ?

Le rapport de cette étude prône de réserver, d'ici à 2030, au moins 60 % de l'espace public aux modes actifs et aux transports en commun. Partagez-vous cet objectif ?

Dans l'affirmative, quelles mesures concrètes proposez-vous ou avez-vous déjà mises en œuvre afin d'y parvenir (réaménagements urbains, réduction ou requalification de voiries, redistribution du stationnement...) ? Qu'est-il prévu pour compenser cette réduction de l'espace public réservé à la voiture ?

Dans la négative, quelles sont les raisons pour lesquelles vous ne partagez pas cet objectif ?

Comment les communes bruxelloises sont-elles associées dans ce processus de redistribution de l'espace public ? Existe-t-il des incitants financiers ou techniques pour les communes qui souhaitent réduire la place réservée à la voiture ?

Enfin, quelles analyses d'impact sont-elles prévues pour étudier les conséquences de ces réaménagements sur la santé, le climat, la qualité de l'air et le bien-être urbain ? Dans quels délais seront-elles réalisées ?

¹²⁵¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'indicateur présenté par l'ASBL Les Chercheurs d'air constitue une mise à jour très bienvenue des données du plan régional de mobilité, qui n'avaient plus été actualisées depuis 2014.

On observe environ 5 % d'espace en moins pour les voitures depuis cette date, mais peu de progrès pour les transports publics et les cyclistes. Cet indicateur reste cependant partiel, étant donné que la qualité et l'usage de l'espace comptent autant que la quantité. En effet, dans des rues calmes et apaisées, il est tout à fait possible de circuler à vélo, même sans piste cyclable dédiée. Ce sont surtout les piétons qui nécessitent un véritable espace réservé sur l'ensemble des voiries.

Il faut également reconnaître les limites méthodologiques de ce type d'indicateur. Les zones d'usage mixte, par exemple les rues cyclables, sont comptabilisées comme de l'espace automobile, alors qu'elles profitent plus largement aux cyclistes que d'autres types d'infrastructure. Cela illustre la nécessité d'évoluer vers

Onderzoekers pleiten ervoor om tegen 2030 minstens 60% van de openbare ruimte vrij te maken voor actieve vervoersvormen en openbaar vervoer. Staat u daar achter? Zo ja, welke maatregelen neemt u? Wordt de beperktere ruimte voor de auto gecompenseerd?

Hoe betreft u de gemeenten bij de herverdeling van de openbare ruimte? Krijgen zij stimulansen wanneer ze de ruimte voor het autoverkeer inperken?

Komen er effectenstudies naar de impact op de gezondheid, het klimaat, de luchtkwaliteit en de levenskwaliteit?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uit de studie blijkt dat de ruimte voor de auto sinds 2014 met 5% is afgenomen. Openbaar vervoer en fietsers kregen echter weinig extra plaats. Toch zeggen die resultaten niet alles, want ook kwaliteit en gebruik van de ruimte zijn belangrijk. In het onderzoek worden zones voor gemengd gebruik, zoals bijvoorbeeld fietsstraten, als ruimte voor wagens beschouwd.*

Het beleid moet ook op de kwaliteit en de bruikbaarheid van de wegen gericht zijn. Ik werk liever met functiegerichte doelstellingen dan met cijfers voor de verdeling van de ruimte. Zo moet het fietscomfort op alle lokale wegen gegarandeerd zijn. Daarnaast tracht Brussel Mobiliteit bij elke ingreep de voetpaden te verbreden, fietspaden aan te leggen of een betere doorstroming voor het openbaar vervoer te creëren. Het beschikt over meerdere hefbomen om ruimte vrij te maken: rijstroken naar fietspaden of busbanen omvormen, parkeergelegenheid buiten de openbare weg stimuleren, fietsers

des mesures plus qualitatives, centrées sur l'utilisabilité des espaces publics.

Aujourd'hui, il n'existe pas d'objectif chiffré de répartition de l'espace public par mode, mais bien des objectifs fonctionnels, comme rendre toutes les voiries locales cyclables.

Bruxelles Mobilité agit concrètement pour rééquilibrer l'espace public. Dans chaque projet, qu'il s'agisse de grands réaménagements ou de petites interventions de marquage, nous œuvrons pour élargir les trottoirs, créer des pistes cyclables et améliorer les transports publics, mais aussi végétaliser et mieux gérer les eaux de pluie.

Pour libérer de l'espace, plusieurs leviers sont utilisés :

- les plans de circulation permettent de récupérer des bandes de voirie pour les modes actifs ou les transports publics ;
- le stationnement est une variable clé, avec le transfert progressif du stationnement en voirie vers du stationnement hors voirie ;
- la mutualisation : bandes bus + vélo ;
- le partage temporel de l'espace, comme les rues scolaires.

¹²⁵³ Les projets récents, tels que le square Saintelette ou la cyclostrade le long de l'autoroute E40, illustrent cette dynamique.

Les communes sont des partenaires essentiels. Elles participent à la mise en œuvre du plan régional de mobilité au quotidien. Bruxelles Mobilité a mené un important travail d'évaluation communale du plan régional de mobilité, fournissant à chaque commune un rapport précis sur son avancement. Un accompagnement sur mesure est proposé pour mettre en œuvre les recommandations, souvent liées à un rééquilibrage.

Le contrat local de mobilité est un outil particulièrement efficace. Il offre aux communes un diagnostic par quartier, un financement pour des projets d'envergure et un soutien méthodologique. Les objectifs des quartiers apaisés s'inscrivent pleinement dans cette logique qui vise à :

- améliorer les espaces publics de proximité en donnant plus de place à la sécurité, au confort et à la végétation ;
- améliorer les conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics afin d'augmenter leur attractivité.

Plusieurs communes - à savoir, Berchem-Sainte-Agathe, Forest, Ixelles, Schaerbeek, Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles - ont mis à profit ce dispositif pour créer des projets structurants de mobilité apaisée et des espaces publics de qualité.

À côté de cela, il existe aussi un mécanisme structurel de subventions régionales pour soutenir la réalisation de projets

toelaten op busbanen of bepaalde zones tijdelijk afsluiten, zoals bij schoolstraten.

De gemeenten zijn belangrijke partners van het gewest, aangezien zij instaan voor de dagelijkse uitvoering van Good Move. Brussel Mobiliteit voerde een evaluatie per gemeente uit en biedt begeleiding op maat bij de toepassing van zijn aanbevelingen.

Het lokaal mobiliteitscontract is een bijzonder doeltreffend instrument. Het biedt de gemeenten een overzicht per wijk, financiering voor grote projecten en beleidsondersteuning. Zo maakten verscheidene gemeenten al gebruik van steun voor de inrichting van autoluwe woonwijken, die gericht zijn op een veiligere, comfortabelere en groenere openbare ruimte waar fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer zich vlot kunnen verplaatsen. Daarnaast kent het gewest subsidies toe voor de installatie van fietsenstallingen of de aanleg van voetpaden.

Tot slot wil ik nog benadrukken dat men voor de impact op de gezondheid, het klimaat en de luchtkwaliteit het globale gewestelijke beleid in acht moet nemen.

par les communes (stationnement vélo, mobilier urbain, pistes cyclables, trottoirs, ou encore projets de résilience climatique, notamment de végétalisation). Ces subventions contribuent directement aux objectifs du plan régional de mobilité et à l'amélioration la qualité de vie en ville.

Enfin, les impacts sur la santé, le climat et la qualité de l'air ne peuvent pas être mesurés à l'aune d'un seul réaménagement. Ils s'inscrivent dans des politiques régionales plus globales - comme le plan air-climat-énergie, évalué tous les cinq ans - dont les aménagements de l'espace public constituent des leviers essentiels.

1255 **Mme Amélie Pans (MR).**- Madame la Ministre, une diminution de 5 % de l'espace réservé aux voitures depuis 2014, c'est nettement trop peu vu la place qu'occupent les autres modes de déplacement. Je suis bien placée pour m'en rendre compte, car je viens à vélo au Parlement et cela fait quinze ans que je me déplace à vélo. Aujourd'hui, on observe même de la congestion sur certains axes cyclables, notamment sur la Petite ceinture, rue de la Loi et rue Belliard.

J'entends que plusieurs leviers sont utilisés dans le but de libérer de l'espace, et je note qu'aucun objectif concret n'a été fixé en la matière. En outre, je partage votre avis selon lequel les communes constituent un partenaire privilégié dans le rééquilibrage de l'espace public. Il serait cependant utile que de réels objectifs soient fixés pour améliorer ce partage.

- *L'incident est clos.*

1259 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1259 **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,**

1259 **concernant le projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri.**

1261 **Mme Amélie Pans (MR).**- La commune de Woluwe-Saint-Lambert prépare actuellement un projet de réaménagement complet de l'avenue Georges Henri, pour un budget annoncé d'environ 6 millions d'euros. Les plans communaux prévoient notamment l'amélioration des trottoirs, la sécurisation des passages piétons, la plantation d'une trentaine d'arbres supplémentaires, l'installation de barrières végétalisées, une piétonnisation partielle de la place Degrooff et le maintien de la circulation automobile à double sens.

Selon l'échevine communale, ces plans ont déjà fait l'objet de contacts avec les services de l'urbanisme afin d'être amendés.

Vos services ont-ils été consultés par la commune à ce stade préparatoire du projet en ce qui concerne la mobilité ? Le collège de Woluwe-Saint-Lambert vous a-t-il interrogé au sujet d'une

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Een afname van het autoverkeer met 5% is te weinig. Tegenwoordig ontstaan er op sommige fietspaden zelfs files.

Ik begrijp dat u over hefboomen beschikt voor een herverdeling van de openbare ruimte, maar dat u geen harde doelstellingen hebt vooropgesteld. Dat zou nochtans erg nuttig zijn.

- *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 geplande herinrichting van de Georges Henrilaan.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe plant een volledige heraanleg van de Georges Henrilaan, met betere trottoirs, veilige oversteekplaatsen, een dertigtal extra bomen en groenbarrières, een gedeeltelijke voetgangerszone op het Degrooffplein en het behoud van het tweerichtingsverkeer voor auto's. Heeft de gemeente uw diensten geraadpleegd over de mobiliteitsaspecten? Heeft ze een omleiding van de buslijnen gevraagd?

Is de heraanleg verenigbaar met de gewestelijke doelstellingen inzake duurzame mobiliteit, zoals de hiërarchie van de vervoerswijzen, de veiligheid van voetgangers en fietsers en de efficiëntie van het busverkeer? Kan het gewest het project nog beïnvloeden om de samenhang met Good Move te garanderen?

éventuelle déviation des lignes de bus de l'avenue Georges Henri ?

Plus largement, ce projet communal est-il compatible avec les objectifs régionaux en matière de mobilité durable, à savoir la hiérarchie des modes de déplacement, le renforcement de la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que l'amélioration de l'efficacité des lignes de bus qui empruntent cet axe ?

Enfin, de quels leviers concrets la Région dispose-t-elle encore pour influencer l'orientation du projet, avant le dépôt et l'instruction du permis, afin de garantir une pleine cohérence avec le plan régional de mobilité Good Move et les priorités régionales en matière de déplacements actifs ?

1263 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Ce projet communal a été présenté en réunion « Projets Urban » le 3 octobre dernier, comme le permet le Code bruxellois de l'aménagement du territoire. Les réunions de ce type se tiennent préalablement à l'élaboration des projets et des demandes de permis d'urbanisme, et permettent au demandeur de présenter ses intentions et d'avoir un premier retour des autorités. Bruxelles Mobilité a été informée de la tenue de cette réunion et un représentant de la direction Mobilité et Sécurité routière y a participé.

Selon les informations dont dispose Bruxelles Mobilité, une déviation des lignes de bus n'est pas à l'ordre du jour. Au contraire, la version présentée prévoit un croisement facilité pour les bus. Ces derniers sont déjà déviés lors des événements organisés dans l'avenue.

Le projet vise à atteindre plusieurs objectifs qui sont cohérents avec les objectifs régionaux. Toutefois, la contrainte de l'espace entre les façades nécessite, pour les atteindre, de poser des choix d'aménagement. Bruxelles Mobilité constate que ces choix restent timorés pour le moment, avec une première version du projet qui ne modifie pas fortement la situation existante. Lors de la réunion « Projets Urban », les différentes instances ont fait part de leurs remarques et des points à améliorer, selon elles. C'est à la commune qu'il revient maintenant d'opérer un arbitrage entre ces remarques et le projet initial, avant d'introduire sa demande de permis d'urbanisme.

Comme vous l'indiquez, le projet n'en est encore qu'à un stade préparatoire, tout le processus d'élaboration devant encore être mené. Bruxelles Mobilité a émis ses remarques lors de la réunion « Projets Urban » et reste à la disposition de la commune pour partager son expertise et contribuer à un projet de qualité.

1265 **Mme Amélie Pans (MR).**- J'entends que ce projet a été présenté le 3 octobre dernier, que Bruxelles Mobilité a été informée du contenu de cette réunion et a émis ses remarques.

J'entends aussi que ce réaménagement est conforme aux objectifs bruxellois, mais que des choix urbanistiques doivent être faits.

J'aimerais avoir une réponse claire sur un point : le collège des bourgmestre et échevins de Woluwe-Saint-Lambert a-t-il

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dit gemeentelijke project werd op 3 oktober voorgesteld tijdens een projectvergadering, als eerste stap in de richting van een stedenbouwkundige vergunning. Brussel Mobiliteit heeft aan die vergadering deelgenomen.*

Het project voorziet niet in een omleiding van de buslijnen, maar wel in een vlottere kruising van de bussen. Verschillende aspecten van het project stemmen overeen met de gewestelijke doelstellingen. Brussel Mobiliteit stelt echter vast dat de mobiliteitskeuzes eerder voorzichtig zijn en de situatie niet ingrijpend wordt gewijzigd.

Tijdens de projectvergadering hebben de verschillende instanties hun opmerkingen en verbeterpunten kenbaar gemaakt. Het is nu aan de gemeente om daarmee aan de slag te gaan.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Heeft het college van burgemeester en schepenen gevraagd om de buslijnen om te leiden? Volgens mijn contacten bij de MIVB is dat verzoek nooit gedaan.*

clairement émis la demande de dévier les lignes de bus ? D'après mes contacts avec la STIB, cette demande n'aurait jamais été faite.

1265 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne suis pas informée de cette demande, mais je procéderai à une vérification avant de vous confirmer ce qu'il en est.

- *L'incident est clos.*

1271 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1271 **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,**

1271 **concernant la stratégie pour défendre les intérêts de Bruxelles dans le cadre de l'élargissement du ring nord.**

1273 **M. le président.**- En l'absence de Mme Bennani, sa question orale est lue par M. Laarissi.

1273 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Le projet d'élargissement du ring nord de Bruxelles, qui vise à passer de trois à quatre bandes de circulation sur un tronçon d'une dizaine de kilomètres, suscite toujours de vives inquiétudes, y compris de la part des Engagés.

Si l'ASBL Dryade a récemment annulé son recours devant le Conseil d'État après avoir obtenu l'intégration de normes plus strictes en matière d'émissions d'azote, d'autres oppositions persistent.

Le gouvernement bruxellois a réaffirmé sa position défavorable, considérant que « plus de voies signifie plus de trafic et, au final, des embouteillages plus importants ». Quant à la commune de Jette, elle plaide depuis longtemps pour un recouvrement du ring afin de reconnecter les espaces verts et refuse la création d'un nouvel échangeur qui augmenterait fortement le trafic entrant dans Bruxelles, au niveau du bois du Laerbeek.

Comment votre gouvernement défend-il les intérêts de la Région dans les discussions avec la Flandre, notamment sur la question du recouvrement du ring et de la préservation des espaces verts à Jette ?

Avez-vous évalué les conséquences potentielles d'une extension sur la mobilité dans Bruxelles, en particulier dans les communes de Jette, de Ganshoren et de Laeken ?

Dans le cadre des objectifs européens de réduction des émissions à l'horizon 2030, comment peut-on justifier un élargissement d'une telle ampleur comprenant une infrastructure qui risque bien

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik ben niet op de hoogte van een dergelijk verzoek, maar ik zal het navragen.*

- *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 strategie om de belangen van Brussel te verdedigen in het kader van de uitbreiding van de noordelijke Ring.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van mevrouw Bennani wordt de mondelinge vraag door de heer Laarissi voorgelezen.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *Les Engagés deelt de brede onrust over de geplande verbreding van de noordelijke Ring van drie naar vier rijstroken. Ook de regering verzet zich omdat ze van oordeel is dat de verbreding zal leiden tot meer verkeer en zo uiteindelijk tot meer files. De gemeente Jette pleit sinds lang voor een overkapping van de Ring en tegen de aanleg van een nieuw verkeersknooppunt, om haar groene ruimten te beschermen.*

Hoe verdedigt de regering de belangen van Brussel tegenover Vlaanderen, in het bijzonder wat de overkapping van de Ring en het behoud van de groene ruimten in Jette betreft?

Hebt u de mogelijke impact van die verbreding op de mobiliteit geëvalueerd, vooral in Jette, Ganshoren en Laken?

Hoe is in het licht van de Europese emissiereductiedoelstellingen een verbreding van die omvang te verantwoorden, als we uit voorbeelden elders leren dat daardoor het wegverkeer zal toenemen?

Zal de regering zo nodig een beroep bij de Raad van State indienen?

d'encourager davantage le trafic routier ? Nous en avons déjà plusieurs exemples en Belgique.

Enfin, la Région compte-t-elle, le cas échéant, introduire un recours devant le Conseil d'État afin de défendre ses positions face à ce projet ?

1277 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La Région de Bruxelles-Capitale s'est toujours fermement opposée à cette augmentation de capacité du ring, craignant une induction de trafic, c'est-à-dire la création de trafic supplémentaire en raison de la réduction de la congestion et de la capacité routière supplémentaire. Cette opposition est inscrite dans l'accord de gouvernement 2019-2024 - je ne peux malheureusement pas m'exprimer sur le prochain accord -, le plan régional de mobilité Good Move de 2021 et le plan régional de développement durable. Le projet actuel de la Flandre continue à prévoir un élargissement sur un tronçon de dix kilomètres entre Asse et l'E19 au niveau de Vilvorde, ce que je déplore.

Il est à souligner que la Région ne s'oppose pas à tous réaménagements du ring. Je pense notamment au projet autour de Zaventem, pour lequel nous avons trouvé un bon équilibre et collaboré avec la Flandre.

Les projets d'élargissement tels que celui qui nous occupe ne sont plus adaptés à notre époque. De nombreux projets similaires, tant en Belgique qu'à l'étranger, aboutissent toujours au même résultat : après quelques années, la capacité supplémentaire est à nouveau saturée, ce qui entraîne des embouteillages encore plus importants, y compris ensuite dans la ville de destination.

Dans le dernier avis émis dans le cadre de l'élaboration du plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) pour le ring nord, nous avons clairement fait savoir que nous avons encore de sérieuses réserves quant au projet actuellement sur la table, entre autres en ce qui concerne l'élargissement et les modifications proposées aux différentes sorties au niveau du Heysel, de Wemmel et de Jette.

La Flandre défend son approche depuis des années en prétendant que des solutions alternatives durables suffisantes seront mises en place. Toutefois, depuis lors, la principale mesure d'accompagnement, le tram rapide le long de l'A12, a été supprimée unilatéralement l'été dernier par le gouvernement flamand pour des raisons budgétaires. Parmi celles-ci figure le fait que le budget pour le ring lui-même a plus que doublé, passant de 2,2 milliards d'euros à 4,8 milliards d'euros, selon les dernières estimations de 2025. Nous pensons dès lors que le budget du tram doit être conservé.

1279 Dans ce dossier, je me suis toujours efforcée de défendre les intérêts de la commune de Jette et de ses habitants, mais aussi de tous les Bruxellois. Je ne vois pas comment nous pourrions justifier un tel élargissement dans le cadre des objectifs européens de réduction des émissions à l'horizon 2030, voire

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - De regering heeft zich altijd sterk verzet tegen de Vlaamse plannen om de Ring over een afstand van tien kilometer te verbreden tussen Asse en de E19 ter hoogte van Vilvoorde. Dat verzet blijkt ook uit het regeerakkoord 2019-2024, het Good Moveplan van 2021 en het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling. De geplande capaciteitsverhoging van de noordelijke Ring zou immers, zoals talrijke voorbeelden in België en het buitenland aantonen, na enkele jaren alleen maar leiden tot meer files, ook in de steden van aankomst.

In ons laatste advies over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) van het Vlaams Gewest hebben we duidelijk ons voorbehoud uitgedrukt, onder meer over de verbreding en de voorgestelde wijzigingen aan de uitritten ter hoogte van de Heizel, Wemmel en Jette.

Vlaanderen beweert dat er voldoende duurzame alternatieven komen, maar het heeft vorige zomer de belangrijkste daarvan, de sneltram langs de A12, geschrapt, onder meer omdat het budget voor de Ring zelf gestegen is van 2,2 tot 4,8 miljard euro.

In het licht van de Europese emissiereductiedoelstellingen is zo'n verbreding inderdaad niet te verantwoorden.

De laatste jaren hebben wij de Brusselse belangen verdedigd in het kader van de intergewestelijke studies, waarbij verschillende scenario's gesimuleerd worden. Van de intergewestelijke studie Jette-Wemmel is Brussel Mobiliteit medeauteur. Het

après, car ces travaux de grande envergure ne seront pas terminés avant 2030.

Ces dernières années, nous avons défendu les intérêts bruxellois dans le cadre des études interrégionales, en réalisant des simulations tenant compte des différents scénarios et éléments sur la table. C'est notamment dans le cadre de l'étude interrégionale Jette-Wemmel que Bruxelles Mobilité défend les intérêts de la Région et des communes avoisinantes en tant que copilote de l'étude. Bruxelles Mobilité analyse toutes les propositions soumises par De Werkvennootschap, qui coordonne les projets flamands et émet des recommandations. En outre, Bruxelles Mobilité est particulièrement attentive à tout ce qui a trait au trafic de transit dans les voiries de quartier.

Un des volets de l'étude interrégionale est spécifiquement consacré à la question du recouvrement du ring. Encore une fois, Bruxelles Mobilité copilote cette étude et assure la coconstruction des scénarios et solutions proposés. La commune de Jette, quant à elle, est également représentée et a participé activement à l'élaboration des différents scénarios.

1281 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- J'aimerais revenir sur la question du recouvrement du ring à Jette. Certains scénarios portaient sur un recouvrement de 80 m, alors que la demande de la commune est bien plus importante. D'ailleurs, le terrain, qui présente une déclivité suivie d'une forte montée, s'y prête, puisqu'il permet un tracé en ligne droite sans changer la nature de l'aménagement. Je n'ai jamais compris les réponses des responsables du projet sur ce point.

Je ne comprends pas davantage la décision, prise sans concertation avec la commune de Jette, de fermer la sortie 8 en maintenant la sortie 9, puisque tous les grands événements se déroulent à proximité de la sortie 8.

S'agissant des concertations, deux groupes de travail ont été mis en place avec les communes concernées, De Werkvennootschap et la Région bruxelloise. Quelles sont les avancées concrètes de ces groupes de travail ? Poursuivent-ils leurs réunions, au-delà des deux rencontres qui ont déjà eu lieu ?

1283 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je ne peux pas vous donner les détails sur ce point, mais je vais m'en informer.

De notre côté, nous voulons continuer le travail parce que nous savons que ce n'est qu'en collaborant que nous trouverons de meilleures solutions.

Concernant le recouvrement du ring, il faut encore déterminer s'il sera total ou partiel. Même s'il est partiel, il faudra veiller à sauvegarder et à renforcer au maximum les zones naturelles qui sont à proximité.

Je vous invite à m'adresser une question écrite à propos du calendrier des groupes de travail.

agentschap brengt aanbevelingen uit over alle voorstellen van De Werkvennootschap en heeft bijzondere aandacht voor doorgaand verkeer op plaatselijke wegen.

In die studie wordt onder meer de mogelijke overkapping van de Ring onderzocht. Zowel Brussel Mobiliteit als de gemeente Jette werkt actief mee aan verschillende scenario's.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *In sommige scenario's besloeg de overkapping van de Ring in Jette maar 80 m, veel minder dan de gemeente wenst. Het terrein leent er zich bovendien goed toe. Ik heb de antwoorden van de projectverantwoordelijken dan ook nooit begrepen.*

Evenmin begrijp ik dat ze zonder overleg beslist hebben uitrit 8 te sluiten en uitrit 9 te behouden, terwijl alle grote evenementen in de buurt van uitrit 8 plaatshebben.

Wat hebben de twee werkgroepen met de gemeenten, De Werkvennootschap en het gewest al opgeleverd? Komen ze nog bijeen na de eerste twee vergaderingen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Over dat laatste punt zal ik me informeren. U kunt mij er een schriftelijke vraag over stellen.*

Wij willen blijven samenwerken om betere oplossingen te vinden.

Of de Ring volledig of gedeeltelijk wordt overkapt, moet nog beslist worden. In ieder geval moeten we de nabijgelegen natuurzones maximaal beschermen en versterken.

1283 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Je vous remercie de m'envoyer ces informations par écrit. Pouvez-vous aussi m'envoyer votre réponse afin que je puisse la communiquer à la bourgmestre de Jette ?

- *L'incident est clos.*

1289 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1289 **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,**

1289 **concernant la pertinence des aménagements de voirie autour de l'école Unesco à Koekelberg.**

1291 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Les travaux menés depuis cet été dans l'avenue du Château à Koekelberg, en face de l'école néerlandophone Unesco (GO! Atheneum Unesco Koekelberg) qui accueille plus de 1.000 élèves, ont suscité l'inquiétude des riverains.

En effet, présentés comme destinés à sécuriser les abords de l'école et à améliorer la fluidité du trafic, ces aménagements sont perçus par plusieurs habitants comme problématiques. La zone de dépose-minute est jugée peu adaptée pour les parents qui doivent accompagner leurs enfants jusqu'à la porte de la crèche ou de l'école maternelle. En outre, la réduction des bandes de circulation risque de créer un engorgement de la circulation, avec des conséquences sur le carrefour formé avec l'avenue de l'Hôpital Français, notamment pour la ligne de tram 9. Enfin, il règne un sentiment de manque de concertation, certains riverains affirmant avoir été mis devant le fait accompli, sans enquête publique, ni demande de permis d'urbanisme visibles.

Dès lors, pouvez-vous préciser quelle concertation a réellement eu lieu avec les riverains et les parents d'élèves ? Dans quel cadre légal les travaux ont-ils été réalisés ?

Comment évaluez-vous l'adéquation du dispositif de la zone kiss and ride aux besoins spécifiques d'une école accueillant de très jeunes enfants (crèche et école maternelle) ?

Des études d'impact sur la fluidité du trafic et la sécurité de la ligne de tram 9 ont-elles été menées avant le lancement du chantier ? Quelles en ont été les conclusions ?

Avez-vous envisagé des ajustements à court terme si les aménagements s'avéraient inadaptés aux besoins réels des familles et des riverains ?

1293 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet que vous évoquez a été élaboré par Bruxelles Mobilité en étroite collaboration avec la commune de Koekelberg, ainsi qu'avec les directions des deux établissements scolaires du site Unesco. Il s'agit d'un microprojet ne nécessitant pas de permis

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- Kunt u me uw antwoord ook doorsturen, zodat ik het aan de burgemeester van Jette kan bezorgen?

- *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 het nut van de wegaanpassingen rond de Unesco-school in Koekelberg.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De werken die sinds deze zomer worden uitgevoerd in de Kasteellaan ter hoogte van het GO! Atheneum Unesco Koekelberg maken de buurtbewoners ongerust. De kiss-and-ridezone lijkt niet aangepast aan ouders met jonge kinderen en de schrapping van rijstroken dreigt tot opstoppingen te leiden aan het kruispunt met de Frans Gasthuislaan, waar tram 9 doorrijdt. Volgens de buurtbewoners zijn de werken gestart zonder dat er een openbaar onderzoek plaatsvond of een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning werd uitgehangen.

Heeft er overleg plaatsgevonden met buurtbewoners en ouders van leerlingen? Binnen welk wettelijk kader werden de werken uitgevoerd?

Hoe geschikt is de kiss-and-ridezone voor een crèche en kleuterschool?

Zijn er impactstudies uitgevoerd over de doorstroming van het verkeer en de veiligheid van tramlijn 9?

Overweegt u aanpassingen op korte termijn als de nieuwe verkeerssituatie niet zouden voldoen aan de werkelijke behoeften?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Brussel Mobiliteit werkte samen met de gemeente Koekelberg en de directie van de betrokken scholen een kleinschalig project uit in de Kasteellaan. Overeenkomstig het besluit over werken

d'urbanisme, réalisé dans le cadre de l'arrêté « Minime importance », qui encadre les interventions de réaménagement dispensées de permis lorsqu'elles visent notamment à améliorer la sécurité et le confort des modes actifs.

Nous avons mis en œuvre le projet en suivant l'ensemble des étapes habituelles prévues pour ce type de microprojet. Son impact sur les riverains est limité : ceux-ci ont été informés des travaux par la diffusion de toutes-boîtes, et mon cabinet a eu des échanges constructifs avec un représentant du comité des habitants durant l'été. L'exécution du projet n'est par ailleurs pas terminée, les derniers éléments de mobilier urbain et les plantations devant encore être finalisés.

Le dispositif kiss and ride de l'avenue du Château répond aux demandes des directions des établissements scolaires et de la commune pour la desserte scolaire ne nécessitant pas d'accompagnement des enfants jusqu'au bâtiment, ainsi que pour les livraisons et les bus scolaires. Il permettra une gestion sur mesure par l'école, en fonction des besoins et des moments de la journée, grâce à l'installation de barrières pivotantes. Une attention particulière a été accordée à l'accessibilité des sorties de secours pour les véhicules du Siamu.

Une zone de dépose-minute permettant le stationnement existait déjà rue du Petit-Berchem et était pleinement opérationnelle. Cette zone n'a pas été modifiée par le projet. Un dispositif supplémentaire, prévu devant l'entrée de la crèche pour permettre un stationnement temporaire adapté à l'accompagnement de très jeunes enfants, figurait également dans le projet initial de la Région et a été discuté en détail avec la commune. Ce dispositif se situait en voirie communale, plus précisément sur l'avenue de la Basilique. La commune de Koekelberg ayant malheureusement refusé ce dispositif, Bruxelles Mobilité n'a pas pu le mettre en place.

Les effets du projet sur les conditions de circulation automobile sont positifs. L'un des objectifs était justement de désencombrer le carrefour de l'avenue du Château et de l'avenue de l'Hôpital Français au bénéfice des transports en commun (tram 9) et de la sécurité routière. Le nouvel aménagement permet de réduire les conflits et de mettre fin aux manœuvres illicites, qui étaient fréquentes auparavant. Les premières observations confirment que ces objectifs ont été atteints, mais nous poursuivrons bien entendu le suivi.

La direction des établissements scolaires a informé Bruxelles Mobilité d'un problème lié à une mauvaise compréhension de la signalisation, qui a rapidement été corrigé. Bruxelles Mobilité n'a pas connaissance d'autres plaintes, mais continue évidemment à suivre la situation de près.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés). - Je connais quelques riverains qui ne sont pas particulièrement contents des aménagements, mais si vous me dites que vous avez pris contact avec les instances appropriées, tant mieux.

van geringe omvang was daarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig.

De impact voor de buurtbewoners is beperkt. Ze werden op de hoogte gebracht via een folder en mijn kabinet voerde in de zomer constructieve gesprekken met een vertegenwoordiger van het buurtcomité.

De kiss-and-ridezone komt tegemoet aan de behoeften voor kinderen die niet helemaal tot in de school moeten worden begeleid en voor leveringen en schoolbussen. De school kan de toegang regelen met beweeglijke slagbomen. De nooduitgangen van de school zijn goed bereikbaar voor brandweerwagens.

Ouders die hun kinderen wel moeten begeleiden tot aan het gebouw, kunnen nog steeds hun auto parkeren in de Klein Berchemstraat. De geplande extra parkeerzone voor de ingang van de crèche in de Basilieklaan werd jammer genoeg geweigerd door de gemeente Koekelberg.

Een van de doelstellingen van het project was juist om het verkeer aan het kruispunt met de Frans Gasthuislaan vlotter te laten verlopen ten behoeve van tram 9 en de verkeersveiligheid. De nieuwe verkeerssituatie leidt tot minder conflicten en illegale manoeuvres. De eerste bevindingen zijn positief, maar we blijven de situatie natuurlijk opvolgen. Afgezien van een misverstand met de bewegwijzering dat vlug werd rechtgezet, heeft Brussel Mobiliteit geen klachten ontvangen.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - Ik ken buurtbewoners die niet bepaald tevreden zijn, maar het is goed dat u contact hebt opgenomen met de juiste instanties.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME NADIA EL YOUSFI

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 mobilité et l'accès à l'espace public pour les personnes en situation de handicap.

Mme Nadia El Yousfi (PS).- La mobilité et l'accès à l'espace public ne sont pas seulement des questions d'aménagement urbain ; ils relèvent du droit fondamental à la participation citoyenne. Chaque trottoir impraticable, chaque station de métro inaccessible, chaque chantier mal signalé devient une barrière invisible qui empêche des milliers de Bruxelloises et de Bruxellois en situation de handicap de se déplacer librement, d'accéder à l'emploi, aux loisirs et aux services.

Votre action, qui inclut le déploiement de nouvelles lignes de transport et l'aménagement de l'espace public, a permis d'importants progrès. Mais le Conseil bruxellois des personnes en situation de handicap nous alerte : trop de chantiers demeurent encore peu accessibles, trop de stations de métro ou de prémétro restent sans ascenseur, trop de trottoirs sont encore encombrés ou dégradés.

Pour nous, socialistes, une ville durable n'est pas seulement écologique ; elle doit être inclusive. La transition vers une mobilité plus verte doit aller de pair avec la garantie que personne n'est laissé de côté. Même en période d'affaires courantes, il est indispensable de veiller à ce que les chantiers en cours et les projets déjà financés intègrent la conception universelle.

Quels mécanismes de contrôle systématique de l'accessibilité des nouveaux aménagements de voirie et des chantiers de mobilité sont maintenus durant les affaires courantes ?

Quel est le bilan de la mise en accessibilité du réseau de la STIB, en particulier de toutes les stations de métro et de prémétro ?

Comment les associations représentatives des personnes en situation de handicap sont-elles associées au suivi des grands projets de réaménagement de l'espace public ?

En prévision de la prochaine législature, quelles sont, selon vous, les priorités d'action pour accélérer la mise en accessibilité complète de l'espace public et des transports collectifs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'accessibilité des espaces publics et des transports est un enjeu essentiel. Il s'agit d'une condition sine qua non pour assurer l'inclusion de nombreuses personnes en situation de handicap. Mais c'est aussi

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW NADIA EL YOUSFI

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

betreffende mobiliteit en toegang tot de openbare ruimte voor mensen met een handicap.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) *(in het Frans).*- *Elk onbegaanbaar trottoir, elk ontoegankelijk metrostation, elke slecht aangegeven bouwplaats maakt het voor duizenden Brusselaars met een handicap moeilijk om zich vrij te verplaatsen en toegang te krijgen tot werk, vrijetijdsactiviteiten en diensten. Een duurzame stad moet niet alleen ecologisch, maar ook inclusief zijn.*

Er is al vooruitgang geboekt, maar de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap waarschuwt dat er nog veel werk aan de winkel is.

Hoe wordt de toegankelijkheid van bouwplaatsen en projecten gecontroleerd in deze periode van lopende zaken?

Hoe toegankelijk is het MIVB-netwerk, in het bijzonder de metro- en premetrostations?

Hoe worden gehandicaptenverenigingen betrokken bij grote projecten van herinrichting van de openbare ruimte?

Welke maatregelen zijn er nodig om de volledige toegankelijkheid van de openbare ruimte en het openbaar vervoer te versnellen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De toegankelijkheid van openbare ruimten en het openbaar vervoer is noodzakelijk om de inclusie van mensen met een handicap te garanderen, maar verbetert ook het comfort voor iedereen.*

un gage de qualité et de confort de tout un chacun, notamment des personnes se déplaçant avec des enfants, avec un caddie, etc.

Bruxelles Mobilité et la STIB ont ainsi mis en place différents programmes ces dernières années :

- plusieurs dizaines d'arrêts mis en service chaque année ;
- renforcement du programme de réfection des trottoirs situés sur les voiries régionales ;
- déploiement du plan stratégique de mise en accessibilité, etc.

Comme vous le soulignez vous-même, on peut se féliciter des résultats, singulièrement de la mise en accessibilité de plus de 440 arrêts entre 2019 et 2024.

Néanmoins, il est évident que le chemin à parcourir pour donner un accès complet à l'ensemble du réseau de transport et des espaces publics est encore long.

Bruxelles Mobilité et la STIB ont lancé différents dispositifs afin d'assurer la facilité d'accès des nouveaux aménagements.

Les projets sont systématiquement présentés pour avis à la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité. Au sein de celle-ci siègent des associations représentant les personnes à mobilité réduite ainsi qu'un bureau spécialisé en accessibilité de l'espace public.

Bruxelles Mobilité diffuse et actualise des référentiels qui précisent les règles à respecter pour installer des aménagements accessibles aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Il existe, par exemple, un référentiel pour l'aménagement des arrêts de surface.

Bruxelles Mobilité dispose en outre d'un marché stock de conseils auprès d'un bureau spécialisé dans l'accessibilité des espaces publics. Les services d'exécution de Bruxelles Mobilité et les communes peuvent y faire appel.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité dispense régulièrement une formation de conseiller en accessibilité des espaces publics en six journées à destination de ses propres collaborateurs, mais aussi ceux des communes.

Bruxelles Mobilité poursuit de plus l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro et prémétro de la STIB. À ce jour, 58 des 69 stations disposent d'ascenseurs permettant d'accéder aux quais depuis la surface. Il est possible de vérifier dans l'application mobile et sur le site internet de la STIB si un ascenseur fonctionne et d'en tenir compte lors de déplacements sur le réseau.

Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben daarom verschillende programma's opgezet: aanpassing van de haltes, renovatie van de trottoirs op gewestwegen, strategisch toegankelijkheidsplan enzovoort. Zo is de toegankelijkheid van meer dan 440 haltes verbeterd tussen 2019 en 2024.

Nieuwe projecten worden systematisch voor advies voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin verenigingen zitting hebben die personen met een beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, evenals een bureau dat gespecialiseerd is in toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Brussel Mobiliteit stelt bovendien vademecums op, zoals het vademecum voor de inrichting van bovengrondse haltes, en heeft een raamcontract voor advies bij een gespecialiseerd bureau. Ook de gemeenten kunnen daar een beroep op doen.

Daarnaast organiseert Brussel Mobiliteit regelmatig voor zijn eigen medewerkers en die van de gemeenten een zesdaagse opleiding tot toegankelijkheidsadviseur.

Brussel Mobiliteit gaat ook door met de installatie van liften in de metro- en premetrostations: 58 van de 69 stations hebben al liften. In de app en op de website van de MIVB kun je controleren of een lift werkt.

Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben structureel overleg opgezet met de verenigingssector, onder meer via de taskforce Toegankelijkheid en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Er

1307 Bruxelles Mobilité et la STIB ont mis en place une concertation structurelle avec le secteur associatif. Différents organes permettent d'assurer le suivi de l'accessibilité à différentes

échelles, dont la task force « accessibilité », la section PMR de la Commission régionale de la mobilité et la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité, que j'ai déjà mentionnée. Des réunions formelles, informelles et régulières se tiennent aussi avec les associations qui représentent les PMR, dont le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).

Nous avons en outre parlé précédemment du difficile dossier des Taxibus, dans lequel le Cawab et Unia ont joué un rôle important.

1309 **Mme Nadia El Yousfi (PS).**- Comme je l'ai déjà dit, je salue les efforts consentis dans ce domaine. L'enjeu est essentiel pour toutes les personnes à mobilité réduite et, en particulier, pour les personnes porteuses d'un handicap.

Dans ce dossier comme dans tant d'autres - et l'actualité nous le rappelle encore -, la concertation entre la Région et les communes doit impliquer les associations de terrain afin de rencontrer les demandes de chacun.

- *L'incident est clos.*

1313 **QUESTION ORALE DE M. BOB DE BRABANDERE**

1313 **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,**

1313 **concernant la plainte de parking.brussels contre les administrateurs d'un groupe Facebook rassemblant des citoyens mécontents.**

1315 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *D'après la presse, parking.brussels aurait déposé une plainte contre les administrateurs du groupe Facebook « Plainte collective contre parking.brussels ».*

Il est inquiétant de voir un service public régional tenter de réduire au silence des citoyens qui critiquent son fonctionnement plutôt que d'écouter ceux-ci, d'améliorer ses services, d'adopter des règles claires et une attitude plus transparente.

worden ook vergaderingen gehouden met verenigingen die personen met een beperkte mobiliteit vertegenwoordigen.

Mevrouw Nadia El Yousfi (PS) (in het Frans).- *Het is belangrijk om de verenigingen bij de projecten te betrekken, zodat er rekening wordt gehouden met de behoeften.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BOB DE BRABANDERE

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

betreffende de klacht van parking.brussels tegen de beheerders van een Facebookgroep waar ontevreden burgers elkaar ontmoeten.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- Eind september berichtten de media dat het gewestelijke parkeeragentschap parking.brussels een klacht zou hebben ingediend tegen de beheerders van de Facebookgroep 'Plainte collective contre parking.brussels'. Aan de basis van die Facebookgroep ligt de vaststelling van enkele burgers dat het agentschap, en dus de overheid, weigert de klachten van burgers ernstig te nemen of de nodige transparantie te verschaffen.

Los van de beschuldigingen wil ik mijn bezorgdheid uiten over het feit dat de overheid blijkbaar middelen uittrekt met als doel burgers het zwijgen op te leggen over vermeende gebreken aan de werking van het agentschap. Parking.brussels is een gewestelijke openbare dienst die belast is met taken als de handhaving van parkeerreglementen, de inning van parkeergeld of boetes, het afgeven van vergunningen enzovoort. Als er systematische klachten komen over de werking, zoals traagheid, foute boetes, onduidelijke communicatie en zeker ook taaldiscriminatie, dan moet de overheid die kritiek niet verzwijgen of repressief optreden, maar luisteren, hervormen en zich transparanter opstellen.

De prioriteit moet zijn om middelen te besteden aan de verbetering van de dienstverlening, eerlijkere handhaving en

1317 *Confirmez-vous l'information selon laquelle des moyens financiers auraient été dégagés pour faire taire les citoyens ? Sous quel poste budgétaire sont-ils inscrits ?*

Sur quels faits parking.brussels s'est-elle basée pour engager ces poursuites ?

Avez-vous déjà enquêté sur le bien-fondé des plaintes qui concernent parking.brussels ?

Quel est le coût total des procédures judiciaires ou des demandes d'indemnisation engagées par parking.brussels au cours des dernières années ?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour accroître la transparence et la confiance des citoyens dans l'agence de stationnement ?

1319 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Comme je l'ai déjà expliqué lors de la séance plénière de septembre, des informations sur le personnel de parking.brussels ont été diffusées sur la page Facebook « Plainte collective contre parking.brussels ».*

C'est en sa qualité d'employeur et en vertu du droit pénal social et des règles relatives au bien-être au travail que l'agence a mis en demeure l'administrateur de la page Facebook. En omettant d'agir, elle risquait d'être traduite devant le tribunal correctionnel par l'auditorat du travail. La mise en demeure était donc non seulement légitime, mais nécessaire.

Parking.brussels a demandé à l'administrateur de la page Facebook de mettre fin aux propos diffamatoires et insultes à l'encontre de son personnel et de sa direction, à l'utilisation abusive d'un outil de communication électronique et à l'abus de confiance.

Il n'est donc pas question d'intimidation ou de volonté de museler l'administrateur de la page Facebook, ou toute autre personne formulant des critiques constructives.

duidelijke regels; niet om te proberen burgers het zwijgen op te leggen via de juridische weg.

Kunt u bevestigen of de berichten kloppen dat er middelen zijn vrijgemaakt of worden ingezet om burgers het zwijgen op te leggen met betrekking tot klachten tegen parking.brussels? Over welke middelen gaat het en onder welke begrotingspost vallen ze?

Op welke feiten heeft parking.brussels zich gebaseerd om leden of beheerders van die Facebookgroep aan te klagen?

Hebt u, gezien de duidelijke ontevredenheid bij heel wat Brusselaars over de werking van parking.brussels, al een onderzoek laten uitvoeren naar de gegrondheid van de klachten bij dat agentschap, bijvoorbeeld inzake foutieve boetes, gebrekkige dienstverlening, lange wachttijden of taaldiscriminatie? Wat zijn daar de resultaten van?

Wat is de totale kostprijs van de gerechtelijke procedures of schadeclaims vanwege parking.brussels in de afgelopen jaren?

Welke maatregelen zult u nemen om de transparantie en het vertrouwen van de burgers in parking.brussels te vergroten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Zoals ik in de plenaire vergadering van september reeds heb toegelicht, is het zo dat persoonlijke informatie over het personeel van parking.brussels - waaronder de identiteit van enkele werknemers - was verspreid via de Facebookpagina 'Plainte collective parking.brussels'.

Wanneer een werknemer van parking.brussels het slachtoffer is van een inbreuk in het kader van zijn werk, is het agentschap volgens het sociaal strafrecht en de regels over het welzijn op het werk verplicht om passende maatregelen te nemen om een einde te maken aan die feiten.

In die context heeft parking.brussels de beheerder van de Facebookpagina in gebreke gesteld. Als werkgever is parking.brussels verplicht die maatregel te nemen. Als het agentschap zou nalaten te handelen, kan het arbeidsauditoraat een strafrechtelijke procedure inleiden, waarmee het agentschap kan worden gedagvaard voor de correctionele rechtbank omdat het heeft nagelaten actie te ondernemen om dergelijke inbreuken te voorkomen.

De ingebrekestelling was dus niet alleen rechtmatig, maar ook noodzakelijk. Ze herinnert enkel aan de rechten van parking.brussels en is uitsluitend gebaseerd op afbeeldingen en publicaties die openbaar beschikbaar zijn op Facebook.

Parking.brussels heeft de beheerder van de Facebookpagina gevraagd om de volgende handelingen tegen het personeel en de directie van parking.brussels te staken: lasterlijke uitlatingen, beledigingen, misbruik van een elektronisch communicatiemiddel en misbruik van vertrouwen.

1321

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) *(en néerlandais)*.- *Je comprends que l'agence ait l'obligation légale de protéger ses employés, mais ces démarches juridiques peuvent donner l'impression que parking.brussels cherche à étouffer les critiques sans s'attaquer aux problèmes structurels.*

Il ne faut pas oublier que l'agence fait l'objet de nombreuses plaintes, que la page Facebook ne fait que relayer. Si ces plaintes continuent d'affluer, l'agence doit en examiner le bien-fondé en toute transparence et les responsables politiques s'atteler à améliorer les processus.

- L'incident est clos.

Er is dus geen sprake van intimidatie of de wens om de beheerder van de Facebookpagina, of enige andere persoon die opbouwende kritiek formuleert, de mond te snoeren.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- Ik begrijp uiteraard dat men als werkgever wettelijke verplichtingen heeft en zijn werknemers moet beschermen. Toch bestaat het risico dat het agentschap door deze juridische stappen de indruk wekt kritiek te willen muilkorven, in plaats van een oplossing te vinden voor structurele problemen.

Bovendien speelt op de achtergrond een bredere context. De Facebookpagina heeft de voorbije jaren een reputatie opgebouwd door de publicatie van scherpe kritiek op het Brusselse parkeeragentschap. De pagina geeft uiting aan heel wat substantiële klachten over de werking van parking.brussels. Enkele weken geleden raakte bekend dat het agentschap per vergissing honderden verkeerde ingebrekestellingen had gestuurd. In bepaalde wijken wordt er al heel lang niet meer gecontroleerd, om nog te zwijgen over de tweetaligheid van de dienstverlening, waar allang zeer veel klachten over bestaan.

Indien er systematisch klachten blijven komen, moet het agentschap de grond van die klachten in alle transparantie onderzoeken en moeten beleidsverantwoordelijken nagaan welke verbetertrajecten er moeten worden uitgewerkt.

- Het incident is gesloten.