



**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 9 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 9 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 M. Ibrahim Dönmez 6

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

concernant les conséquences du réaménagement de l'arrêt Saint-Servais de la chaussée de Haecht et des rues avoisinantes.

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 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 situation du pont Pierre Marchant à Anderlecht.

Demande d'explications de M. Benjamin Dalle 10

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

concernant l'entretien de la voirie régionale bruxelloise.

Discussion – Orateurs :

M. Benjamin Dalle (cd&v)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Bob De Brabandere 17

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 6

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

betreffende de gevolgen van de herinrichting van de halte Sint-Servaas, de Haachtsesteenweg en de omliggende straten.

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 8

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

betreffende de toestand van de Pierre Marchantbrug in Anderlecht.

Vraag om uitleg van de heer Benjamin Dalle 10

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

betreffende het onderhoud van de Brusselse gewestwegen.

Bespreking – Sprekers:

De heer Benjamin Dalle (cd&v)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Bob De Brabandere 17

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'utilisation de vélos appâts en Région de Bruxelles-Capitale.		betreffende het gebruik van lokfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	
Question orale de Mme Amélie Pans	19	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	19
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 covoiturage familial.		betreffende carpoolen voor gezinnen.	
Question orale de Mme Stéphanie Lange	21	Mondelinge vraag van mevrouw Stéphanie Lange	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 les emplacements de stationnement trop étroits, y compris pour les PMR.		betreffende de te smalle parkeerplaatsen, ook voor PBM's.	
Question orale de Mme Amélie Pans	24	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	24
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 déploiement des parkings sécurisés pour vélos.		betreffende de bouw van beveiligde fietsenstallingen.	
Question orale de Mme Latifa Aït Baala	27	Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala	27
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 hausse du nombre de conducteurs circulant sans permis de conduire.		betreffende de toename van het aantal bestuurders die zonder rijbewijs rondrijden.	
Question orale de M. Benjamin Dalle	29	Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle	29
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

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

concernant le respect du Code de la route dans les rues cyclables et en présence de bandes de sélection.

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende het respect voor de verkeersregels in fietsstraten en bij voorsorteerstroken.

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

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 les conséquences du réaménagement de l'arrêt Saint-Servais de la chaussée de Haecht et des rues avoisinantes.**

1107 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- La commune de Schaerbeek a déjà connu plusieurs phases de réaménagement : le contrat de quartier Pogge, la mise en œuvre du plan Good Move en 2022, ou encore les premiers chantiers de la STIB et de Vivaqua. De nombreux riverains ont eu le sentiment que les décisions étaient fragmentées, parfois mal expliquées, et que la réalité sur le terrain ne correspondait pas toujours aux promesses initiales.

Aujourd'hui, nous sommes préoccupés par le nouveau permis soumis à l'enquête publique pour la chaussée de Haecht, plus précisément pour l'arrêt Saint-Servais. Ce projet concerne apparemment le simple renouvellement des voies de tram, la mise aux normes de l'arrêt et l'ajout de quais pour De Lijn. De toute évidence, il va bien au-delà du simple entretien technique. Officiellement limité à cet entretien et à la mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR), ce permis ressemble beaucoup à une première pièce d'un puzzle plus large qui touchera également la place Lehon (église Saint-Servais) et les rues avoisinantes.

Ce permis est-il un projet isolé ou la première phase d'un réaménagement plus large concernant la chaussée de Haecht, l'avenue Rogier, la rue des Palais, la place Saint-Servais et la rue Josaphat ?

Pourquoi les habitants découvrent-ils les changements par morceaux, sans une présentation globale et transparente des effets cumulés ?

Quelles études d'incidences ont-elles été menées pour mesurer le risque d'éventuelles mailles ou d'apparitions de petits raccourcis dans les rues résidentielles telles que la rue de l'Olivier et la rue Philomène ?

Quelles mesures concrètes la Région prévoit-elle pour protéger les rues avoisinantes ?

Combien de places de stationnement seront-elles supprimées définitivement avec ce permis ? Combien de places de compensation hors voirie sont-elles prévues ? Où seront-elles situées et comment seront-elles financées ?

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de gevolgen van de herinrichting van de halte Sint-Servaas, de Haachtsesteenweg en de omliggende straten.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- De geplande herinrichting van de halte Sint-Servaaskerk, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is afgegeven en een openbaar onderzoek loopt, gaat officieel enkel over een vernieuwing van de tramsporen en aanpassingen voor personen met een beperkte mobiliteit, maar het is duidelijk dat ze verstrekkender is.

Is deze herinrichting de eerste fase van een bredere heraanleg die ook de Haachtsesteenweg, de Rogierlaan, de Paleizenstraat, het Lehonplein en de Josaphatstraat betreft?

De inwoners hebben het gevoel dat verschillende projecten zonder overleg worden gepland en weinig samenhang vertonen. Waarom ontdekken ze de veranderingen stukje bij beetje in plaats van een algemene en transparante presentatie te krijgen?

Welke effectenstudies zijn er uitgevoerd om het risico te meten van mogelijke sluiproutes? Met welke maatregelen wil het gewest de omliggende straten beschermen?

Hoeveel parkeerplaatsen worden er met deze heraanleg definitief geschrapt? Hoeveel plaatsen buiten de openbare weg komen er ter compensatie bij? Waar liggen die en hoe worden ze gefinancierd?

Hoe coördineert het gewest de werkzaamheden van Vivaqua, de MIVB, De Lijn en Brussel Mobiliteit?

Hoe kunnen we de hinder voor buurtbewoners en lokale handelaars beperken? Hoe beschermen we die laatste tegen de gevolgen van de verdwenen parkeerplaatsen en de verkeersbeperkingen? Welke voorzieningen zijn er gepland voor leveringen en kiss-and-ridezones, vooral in de buurt van handelszaken en scholen?

Hoe zorgt het gewest voor een evenwicht tussen duurzame mobiliteit, levenskwaliteit en economische vitaliteit?

Comment la Région coordonne-t-elle les chantiers de Vivaqua, la STIB, De Lijn et Bruxelles Mobilité ?

Comment limiter les nuisances pour les riverains et garantir que les commerces de proximité ne soient pas fragilisés par la perte de places de stationnement, les restrictions de circulation et les nuisances de chantier ?

Quels dispositifs sont-ils prévus pour les livraisons et les zones de dépose-minute, notamment près des commerces et des écoles ? Comment la Région assure-t-elle un équilibre entre mobilité durable, qualité de vie locale et vitalité économique ?

Les citoyens ne contestent pas les besoins de mobilité, mais demandent que les projets soient mis en œuvre avec eux et non contre eux. Aujourd'hui, ils ont le sentiment d'être confrontés à un cumul de projets, sans aucune cohérence, avec des répercussions directes sur leur quotidien, comme la perte de places de stationnement, des reports de trafic, des nuisances de chantier ou encore une fragilisation du commerce local.

Merci de bien vouloir nous indiquer s'il s'agit là d'une phase d'un plan beaucoup plus large.

1109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Concernant le cadre de l'aménagement, l'objectif est simple : la STIB doit renouveler les voies sur ce tronçon de la chaussée de Haecht. Il s'agit d'une nécessité opérationnelle absolue. Sans ce renouvellement, le tram ne pourra bientôt plus y circuler. Le renouvellement des voies est soigneusement planifié en fonction de leur état dans le cadre du plan décennal « voies ».

Lorsque la voirie doit être ouverte pour remplacer les voies, il est logique d'en profiter pour intervenir en même temps sur les égouts, car la modernisation du réseau par Vivaqua est également nécessaire. La cohérence et le phasage de ces travaux sont assurés par la commission de coordination des chantiers, un organe indépendant.

Je suis consciente que ce chantier a un impact important sur le quartier et les commerces qui y sont implantés. Nous regroupons tous les travaux pour éviter une répétition de cette situation, comme nous y sommes d'ailleurs légalement obligés.

Lors d'un renouvellement des voies, la STIB et Bruxelles Mobilité s'efforcent de réaménager les quais, garantir une accessibilité optimale et améliorer le cheminement piéton, ce qui nécessite souvent une demande de permis d'urbanisme. C'est précisément l'objet de la présente demande, portée par la STIB : intégrer un accès pour les personnes à mobilité réduite et quelques améliorations légères dans ces travaux, qui étaient programmés et indispensables. Cela permet de renforcer l'efficacité de l'intervention et de limiter les futures nuisances.

Parmi les enjeux spécifiques du projet figurent la sécurisation des entrées et sorties du dépôt de tram de la place Pogge, ainsi que l'aménagement de quais de bus accessibles pour l'arrêt de De Lijn situé entre la place Lehon et la rue de Locht. Les

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het doel van de heraanleg is eenvoudig: als onderdeel van een tienjarenplan moet de MIVB absoluut de tramsporen op dat gedeelte van de Haachtsesteenweg vernieuwen. Het is logisch dat dan meteen de riolering wordt aangepakt, want die is ook aan vernieuwing toe. De coördinatie tussen die werkzaamheden wordt verzorgd door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.*

Bij vernieuwingen van de tramsporen streven de MIVB en Brussel Mobiliteit ernaar ook andere verbeteringen te realiseren die toch al gepland en vereist waren, zoals aanpassingen voor personen met een beperkte mobiliteit. Dat noodzaakt vaak, en ook in dit geval, een stedenbouwkundige vergunning. Ik ben me bewust van de hinder die met name de handelaars zullen ondervinden, maar net om de buurt te sparen, voeren we al die ingrepen in één keer uit.

Eigen aan dit project zijn de beveiliging van de in- en uitgangen van de tramremise aan het Poggeplein en de aanleg van toegankelijke busperrons voor De Lijn tussen het Lehonplein en de de Lochtstraat. De voorgestelde aanpassingen sluiten aan bij de plannen van de gemeente voor de Louis Bertrandlaan.

Het project heeft geen invloed op de rijrichting en zal dus geen verkeersverschuivingen veroorzaken. Er verdwijnen zes parkeerplaatsen om de genoemde aanpassingen aan de perrons mogelijk te maken. Toegankelijk openbaar vervoer is immers onze prioriteit.

aménagements proposés sont cohérents avec ceux envisagés par la commune pour l'avenue Louis Bertrand.

Le projet ne modifie en rien les sens de circulation et n'entraînera donc aucun report de trafic. Il confirme simplement la situation existante. Un nombre limité de places de stationnement sera supprimé - six en tout - afin de permettre l'aménagement de quais correctement dimensionnés et pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Nous serons sans doute d'accord : l'accessibilité des transports publics est une priorité absolue, même si elle implique la suppression de quelques places de stationnement.

Comme pour chaque chantier, une planification des travaux par phases sera établie par la commission de coordination des chantiers afin d'en limiter autant que possible les impacts. Je suis consciente que les chantiers entraînent des nuisances, surtout pour les commerçants du quartier.

1111 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je vous remercie pour vos explications, complètes et précises.

Je comprends bien qu'à partir du moment où l'on ouvre la voirie, il est préférable d'effectuer tous les travaux en même temps. Comme vous l'avez dit, il s'agit d'une obligation, qui est d'ailleurs respectée pour le bien du quartier.

Dans l'absolu, peu de choses changent, si ce n'est la suppression de six places de stationnement afin de réaliser l'aménagement pour les personnes à mobilité réduite. Vous n'avez pas dit s'il était possible d'en créer éventuellement ailleurs, car la pression sur le stationnement est très forte dans le quartier, surtout dès le jeudi soir et le vendredi, avec la tenue du marché.

Nous suivrons avec attention ce chantier et les aménagements dans les alentours, notamment sur l'avenue Louis Bertrand, car c'est toute une partie de Schaerbeek qui va changer dans les mois à venir.

- *L'incident est clos.*

1115 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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,**

1115 **concernant la situation du pont Pierre Marchant à Anderlecht.**

1117 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le pont Pierre Marchant, situé à Anderlecht, est depuis trop longtemps un symbole d'atermoiements politiques et administratifs. Ce dossier connu de tous illustre l'inaction et les contradictions qui minent certains choix de mobilité dans la Région.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Alle werkzaamheden gegroepeerd uitvoeren is niet alleen een wettelijke verplichting, het is ook goed voor de wijk.*

Er sneuvelen inderdaad maar zes parkeerplaatsen, maar het zou toch goed zijn er elders bij te creëren, want de parkeerdruk is groot in de wijk, vooral donderdagavond en vrijdag in verband met de markt.

De PS zal de veranderingen nauwgezet opvolgen, vooral op de Louis Bertrandlaan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende de toestand van de Pierre Marchantbrug in Anderlecht.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De Pierre Marchantbrug in Anderlecht is al te lang een symbool van politiek en administratief getalm. Sinds 2014 is de brug om stabiliteitsredenen alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers, terwijl ze ook een vlotte verbindingsweg tussen twee*

Ce pont est fermé à la circulation automobile depuis 2014 pour des raisons de stabilité, mais reste accessible aux piétons et aux cyclistes. Il relie deux quartiers en plein développement et devrait permettre aux automobilistes, taxis, cyclistes, piétons, transports publics et services de secours de circuler de manière fluide et de rejoindre le centre d'Anderlecht depuis le canal.

Pourtant, l'avenir de ce pont, qui devait jouer un rôle essentiel entre les deux rives, est incertain. Pour les riverains, les acteurs locaux et les autorités communales, c'est un axe stratégique qui a été sacrifié. Lors de ma dernière intervention à ce sujet, vous aviez indiqué qu'aucun permis d'urbanisme n'avait encore été octroyé par urban.brussels et que des discussions se poursuivaient afin de répondre aux remarques divergentes formulées par la commission de concertation. Où en sont ces discussions ?

Le temps passe sans qu'aucune avancée ne soit constatée. Les abords de ce pont sont laissés à l'abandon et envahis par la saleté et les dépôts clandestins. À cet égard, la commune d'Anderlecht réclame une clarification des responsabilités. Un cadastre de ces zones mal définies serait en cours d'élaboration avec Bruxelles Mobilité et la STIB. Madame la Ministre, disposez-vous d'éléments de clarification des responsabilités ?

Des mesures ont-elles été prises pour sécuriser et entretenir la zone, afin d'éviter qu'elle ne devienne un chancre urbain au cœur d'un quartier en plein développement ?

Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis en ce début d'année, mais la procédure semble bloquée à la suite d'une demande de classement pour la friche située entre la Digue du canal, la rue des Goujons et la rue Dante. Ce classement potentiel semble affecter directement la demande de permis pour la réouverture du pont Pierre Marchant.

La Commission royale des monuments et des sites devait rendre un avis avant que le gouvernement bruxellois ne puisse prendre une décision à cet égard. Cet avis a-t-il été rendu ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Quelle est la position du gouvernement concernant cette demande de classement ?

Enfin, des contacts ont-ils été établis avec la commune d'Anderlecht afin de définir l'avenir de ce pont, alors que la pression citoyenne en faveur de sa réouverture s'accroît - notamment au travers de pétitions - et que la commune exprime la volonté d'obtenir des perspectives claires à cet égard ?

¹¹¹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La demande de permis d'urbanisme pour le pont Pierre Marchant inclut la parcelle 49X, actuellement concernée par une procédure de classement de la plaine des Goujons. L'instruction de cette demande est suspendue par urban.brussels dans l'attente d'une décision du gouvernement, faisant suite à l'avis défavorable émis par la Commission royale des monuments et des sites.

wijken in volle ontwikkeling zou kunnen vormen voor auto's, taxi's, openbaar vervoer en hulpdiensten.

Op mijn laatste vraag over dit onderwerp antwoordde u dat urban.brussels nog geen stedenbouwkundige vergunning had afgegeven. Hoe staat het met de besprekingen over de opmerkingen van de overlegcommissie?

Ondertussen ligt alles stil en verloedert de omgeving. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Zijn er maatregelen genomen om de omgeving te beveiligen en te onderhouden?

De vergunningsaanvraag die Brussel Mobiliteit begin 2025 indiende, lijkt geblokkeerd door een beschermingsaanvraag voor het braakliggende terrein tussen de Vaartdijk, de Grondelsstraat en de Dantestraat. De regering moest wachten op een advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen. Heeft ze dat advies ontvangen?

Hebt u contact opgenomen met de gemeente Anderlecht over de toekomst van de brug, nu de druk van burgers om ze te heropenen toeneemt en de gemeente duidelijkheid vraagt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Urban.brussels heeft de behandeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de Pierre Marchantbrug opgeschort in afwachting van een beslissing van de regering na het ongunstige advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.*

Sinds het gunstige advies onder voorwaarden van de overlegcommissie in april 2024 zijn Brussel Mobiliteit en

S'agissant de l'état d'avancement du projet, et à la suite de l'avis favorable sous conditions rendu par la commission de concertation en avril 2024, plusieurs réunions ont déjà été organisées entre Bruxelles Mobilité et urban.brussels afin d'examiner les réponses aux conditions formulées. Ces échanges ont notamment porté sur la coordination avec Beliris et ses implications pour l'implantation du bassin d'infiltration, l'accès des véhicules d'urgence et d'entretien, ainsi que la localisation des arbres.

La gestion et l'entretien des espaces attenants au pont relèvent intégralement de la Région de Bruxelles-Capitale (Bruxelles Mobilité), qu'il s'agisse de surfaces cadastrées ou non cadastrées. Certains éléments spécifiques, comme les murs de quai, relèvent toutefois de la compétence du Port de Bruxelles. Il convient de rappeler que l'ensemble de ces espaces s'inscrit dans un projet global et ambitieux visant à créer des aménagements de qualité, notamment sous la forme d'espaces verts et de parcs.

La procédure de demande de permis est en cours, sous la maîtrise d'ouvrage de Beliris. Dans ce cadre, certaines parcelles - dont plusieurs propriétés communales - ont récemment été acquises par la Région afin d'assurer, à terme, une gestion cohérente de l'ensemble du site.

1121 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je constate que le dossier évolue très lentement. Je le répète, ce pont est fermé depuis 2014. Cela fait donc onze ans, et nous ne sommes pas près de le voir réaménagé, puisque la décision du gouvernement reste en suspens.

Le seul élément positif est la reconnaissance des responsabilités en matière d'entretien des abords du pont, à l'exception des murs du quai, qui relèvent du Port de Bruxelles. Il est urgent d'intervenir, en particulier sur le pont et ses abords, pour éviter que ce quartier ne devienne un chancre.

La fermeture du pont figure parmi les éléments de crispation autour des travaux sur la chaussée de Mons. Lors de l'établissement du plan particulier d'affectation du sol Biestebroek, il était considéré comme l'épine dorsale de la mobilité pour le quartier. Or la situation actuelle menace de plus en plus clairement le développement qualitatif d'une bonne partie du bassin de Biestebroek et de sa rive sud en particulier.

En matière de développement urbain et de mobilité, la situation actuelle constitue un contre-exemple. Il faut dégager des solutions qui, malheureusement, ne semblent pas être à portée de main.

- *L'incident est clos.*

1127 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. BENJAMIN DALLE**

urban.brussels meermalen bijeengekomen om te overleggen over het project.

Het gewest beheert en onderhoudt de volledige omgeving van de brug, behalve de kademuren, waarvoor de Haven van Brussel verantwoordelijk is. Al die ruimten maken deel uit van een ambitieus totaalproject voor de aanleg van kwaliteitsvolle groene ruimten.

De vergunningsaanvraagprocedure is aan de gang, onder leiding van Beliris. Het gewest heeft onlangs een aantal percelen aangekocht om de hele site coherent te kunnen beheren.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Er is maar weinig vooruitgang in dit dossier. Het enige positieve is dat u bevestigt dat het gewest verantwoordelijk is voor het onderhoud van de omgeving van de brug, en daar moet het dringend ingrijpen.*

De versperring zet de werken op de Bergensesteenweg onder druk en verhindert steeds duidelijker de kwaliteitsvolle ontwikkeling van een groot deel van het Biestebroekdok.

De huidige toestand is een tegenvoorbeeld op het vlak van stads- en mobiliteitsontwikkeling en er ligt helaas geen oplossing binnen handbereik.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE

1127 **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,**

1127 **concernant l'entretien de la voirie régionale bruxelloise.**

1129 **M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).** - *L'entretien de la voirie régionale est une mission importante, car outre le confort de la conduite, l'état de la voirie influence la sécurité routière.*

Les chiffres sont inquiétants : en 2023, près de 10.000 signalements ont été enregistrés via Fix My Street. Par ailleurs, ces dernières années, la Région a dû verser d'importantes indemnités pour des accidents dus au mauvais état de la voirie. Plusieurs axes régionaux restent en mauvais état.

Par ailleurs, l'augmentation du poids moyen des véhicules influence la durabilité du revêtement routier. La Région doit anticiper cette évolution, tant sur le plan technique que financier.

Enfin, la longue période d'affaires courantes que nous traversons soulève des questions, car une stratégie durable d'entretien des routes nécessite de la stabilité, de la planification et des moyens suffisants.

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle d'un aperçu complet de l'état du réseau routier ? Quel pourcentage de la voirie régionale est en mauvais état ?

Comment le programme annuel d'entretien de la voirie régionale est-il établi ? Sur la base de quels critères Bruxelles Mobilité détermine-t-elle les tronçons prioritaires ?

Existe-t-il une stratégie pluriannuelle d'entretien de la voirie régionale ? Sur quelle base est-elle actualisée ?

Quels moyens financiers sont alloués chaque année à l'entretien de la voirie régionale, à l'exclusion des tunnels et des ponts ? Est-ce suffisant ? Ce budget a-t-il augmenté ?

Comment les inspections de Bruxelles Mobilité influencent-elles l'entretien de la voirie ? Bruxelles Mobilité a-t-elle une capacité suffisante pour garantir cet entretien ?

Votre administration tient-elle compte de l'impact des véhicules plus lourds sur la durée de vie des routes ? Qu'est-ce que cela signifie pour leur entretien ? La fiscalité automobile pourrait-elle refléter davantage cet impact ?

Quels chantiers d'entretien seront prioritaires pour les cinq prochaines années ? Quels tronçons seront traités en 2025-2026 ?

Les budgets et la réalisation ou la préparation des travaux d'entretien souffrent-ils des affaires courantes ?

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

betreffende het onderhoud van de Brusselse gewestwegen.

De heer Benjamin Dalle (cd&v). - Het onderhoud van de gewestwegen is een basisopdracht van het gewest. De kwaliteit van de wegverharding bepaalt niet alleen het rijcomfort, maar heeft ook een directe impact op de verkeersveiligheid en de levensduur van de infrastructuur. Brussel Mobiliteit voert jaarlijks een asfalteringsprogramma uit en investeert ongeveer 10 miljoen euro per jaar in het vernieuwen van de wegdekken. Dat bedrag is de voorbije jaren relatief stabiel gebleven, ondanks de stijgende bouwkosten en de toenemende druk op het wegennet.

Toch wijzen recente cijfers op een zorgwekkende trend. In 2023 werden bijna 10.000 meldingen geregistreerd via Fix My Street over beschadigingen aan het wegdek of verzakkingen. Bovendien moest het gewest de afgelopen jaren aanzienlijke schadevergoedingen uitbetalen aan weggebruikers voor ongevallen veroorzaakt door de slechte staat van de weg. Verschillende gewestwegen blijven in slechte of zeer slechte staat, ondanks de inspanningen van Brussel Mobiliteit om systematisch inspecties en herstellingen uit te voeren.

Daarbovenop duiken er nieuwe uitdagingen op. Door de elektrificatie van het wagenpark en de toename van SUV's neemt het gemiddelde gewicht van voertuigen toe. Die zwaardere voertuigen veroorzaken meer slijtage aan het asfalt, wat gevolgen heeft voor de onderhoudsfrequentie, de gebruikte materialen en de kostprijs. Als het gewest zijn wegen duurzaam wil beheren, moet het anticiperen op die evolutie, zowel technisch als financieel.

Ten slotte bevinden we ons momenteel in een lange periode van lopende zaken. Dat roept vragen op over de continuïteit van geplande onderhoudsprogramma's en de mogelijkheid om meerjarige investeringen te garanderen. Een duurzame strategie voor wegonderhoud vergt immers stabiliteit, planning en voldoende middelen.

Beschikt Brussel Mobiliteit vandaag over een volledig overzicht van de staat van het wegennet en bestaat er een formele classificatie of score per wegsegment? Zo ja, hoeveel procent van de gewestwegen is in slechte of zeer slechte staat?

Hoe wordt het jaarlijkse onderhoudsprogramma voor de gewestwegen momenteel opgesteld en welke criteria hanteert Brussel Mobiliteit om te bepalen welke wegen prioritair heraangelegd of opnieuw geasfalteerd worden?

Bestaan er inmiddels een meerjarenonderhoudsplan en -strategie voor de gewestwegen, en op basis waarvan worden die jaarlijks geactualiseerd?

¹¹³¹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La Région de Bruxelles-Capitale fait aujourd'hui face à une accélération préoccupante de la dégradation de la voirie régionale. Dans un contexte où l'entretien de la voirie exige des moyens importants, cette tendance pose la question de la capacité de la Région à maintenir un réseau routier sûr, durable et performant. Par ailleurs, plusieurs chantiers de réfection ont dû être repris peu de temps après leur exécution, faute de qualité suffisante des interventions initiales.

Non seulement cette situation entraîne des surcoûts importants pour la Région, puisqu'il faut intervenir à nouveau sur des voiries déjà rénovées, mais elle expose également les usagers à des risques accrus lorsque les défauts apparaissent trop rapidement. Certains accidents liés à ces dégradations prématurées ont même donné lieu à des indemnisations, ce qui ajoute une charge financière évitable.

Il est essentiel que nous disposions d'une stratégie d'entretien claire, transparente et soutenable sur le plan budgétaire, ainsi que d'un diagnostic précis de l'état du réseau, des priorités objectivées, de moyens à la hauteur et d'une vision pluriannuelle.

Au-delà de l'enjeu technique se pose la question de la stratégie globale d'entretien de la voirie et de l'intégration des innovations, ainsi que de la capacité des différentes administrations à coordonner leurs interventions pour éviter les surcoûts, la succession des chantiers et l'usure prématurée des infrastructures. Il importe aujourd'hui de garantir une approche cohérente, proactive et transparente afin d'assurer la pérennité du

Hoeveel middelen worden jaarlijks vastgelegd en vereffend voor het onderhoud van gewestwegen, exclusief tunnels en bruggen? Acht u dat budget voldoende om de huidige noden te dekken? Zijn die middelen de voorbije jaren toegenomen?

Hoe worden de inspectieresultaten van Brussel Mobiliteit vertaald in concrete onderhoudsbeslissingen, zowel voor ad-hocreparaties als voor geplande renovaties? Heeft Brussel Mobiliteit voldoende capaciteit om het onderhoud te verzekeren?

Houdt uw administratie rekening met de impact van zwaardere voertuigen - met name elektrische wagens, SUV's en elektrische bussen - op de levensduur van het wegdek? Wat betekent dat voor het onderhoud?

Wordt er op gewestniveau nagedacht over een verkeersfiscaliteit die beter rekening houdt met de impact van voertuigen op de infrastructuur, bijvoorbeeld via een bijdrage op basis van gewicht of aslast, om de onderhoudskosten eerlijker te verdelen?

Welke grote onderhoudswerken zijn volgens u prioritair in de komende vijf jaar. Welke trajecten worden in 2025-2026 aangepakt op basis van hun huidige toestand?

Heeft de huidige situatie van lopende zaken een impact op de budgetten en de uitvoering of voorbereiding van onderhoudswerken?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Het gewestelijke wegennet gaat er verontrustend snel op achteruit. Verschillende herstellingen moesten opnieuw worden uitgevoerd, wat niet alleen extra kosten met zich meebrengt, maar de gebruikers ook blootstelt aan grotere risico's. Sommige ongevallen door schade aan de weg hebben zelfs geleid tot schadevergoedingen.

Nodig zijn een duidelijke en betaalbare onderhoudsstrategie, een nauwkeurige diagnose van de toestand van het wegennet, objectieve prioriteiten, toereikende middelen en een meerjarenvisie. Ook coördinatie is belangrijk om extra kosten, opeenvolgende werkzaamheden en voortijdige slijtage te voorkomen.

Wordt na afloop van de wegwerkzaamheden de kwaliteit ervan gecontroleerd? Zijn er sancties gepland in geval van gebreken of voortijdige slijtage?

Hoever staat de optimalisatie van het Osirisplatform. Dat heeft tot doel opeenvolgende werkzaamheden te voorkomen, die nieuwe wegdekken snel beschadigen en het gevoel van chaos bij de burgers versterken.

Welke resultaten heeft het onderzoek naar meer duurzame of vernieuwende materialen opgeleverd, zoals materialen met een langere levensduur en gerecyclede materialen waarmee de kosten kunnen worden beperkt?

réseau routier et de répondre aux attentes légitimes des usagers, des riverains et des acteurs socioéconomiques.

Prévoyez-vous des dispositifs de suivi et d'évaluation à l'issue des chantiers de réfection de voirie pour vérifier la qualité des travaux d'entretien réalisés sur les voiries régionales ? Dans l'affirmative, des sanctions sont-elles prévues en cas de malfaçon ou de dégradation prématurée et comment sont-elles appliquées ?

S'agissant de la coordination des chantiers de réseaux d'eau, de gaz, d'électricité et de télécommunications, pouvez-vous faire rapidement le point sur l'optimisation de la plateforme Osiris, visant à éviter la répétition de travaux qui dégradent rapidement des revêtements neufs et qui alimentent le sentiment de chaos auprès des citoyens ?

Enfin, quel est le bilan des recherches effectuées afin d'identifier les matériaux plus durables ou innovants, comme des revêtements à plus longue durée de vie et des matériaux recyclés permettant de limiter le coût global à long terme ?

¹¹³³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *L'entretien de la voirie régionale ne concerne pas uniquement le revêtement routier, mais tout ce qui contribue au confort et à la sécurité des usagers de la route.*

Bruxelles Mobilité assure l'inspection du réseau routier régional au moyen de scans et d'analyses d'images par intelligence artificielle.

Les résultats des inspections définissent le calendrier des travaux d'asphaltage qui commencent après l'hiver. Celui-ci est établi en concertation avec d'autres services et doit être approuvé par le cabinet.

Les inspections annuelles déterminent aussi la mise en œuvre des plans pluriannuels stratégiques.

De 2021 à 2025, une moyenne de 6,7 millions d'euros ont été dépensés par an pour l'entretien des voies carrossables du réseau routier régional. Cependant, les montants annuels affichent une tendance à la baisse au fil des années : de 11 millions d'euros en 2022 à 4 millions d'euros en 2025.

Cette évolution reflète une réduction structurelle des moyens disponibles depuis 2022, dans un contexte plus large de restrictions budgétaires. Nous ne sommes plus en mesure de répondre à tous les besoins d'entretien et devons donc cibler les interventions qui sont essentielles pour préserver la sécurité, l'intégrité et la fonctionnalité du réseau.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Uw vragen hebben betrekking op de staat van het wegennet, de prioriteiten in de onderhoudsinterventies, de meerjarenplanning, de beschikbare budgetten, de impact van zwaardere voertuigen en de fiscale reflectie daarover, de prioritaire assen en de invloed van de lopende zaken op de uitvoering van onderhoudswerken. Ik wil nog even opmerken dat het onderhoud van de gewestwegen niet enkel het wegdek omvat, maar alles wat bijdraagt aan het comfort en de veiligheid van de weggebruikers.

Brussel Mobiliteit staat in voor de inspectie van het volledige gewestelijke wegennet. Dit jaar gebeurde dat met automatische scans en beeldanalyse via artificiële intelligentie. De resultaten worden momenteel verwerkt en vormen de basis voor het asfalteringsprogramma van volgend jaar. De werkzaamheden gaan pas na de winter van start.

De inspectieresultaten zullen het programma voor het nieuwe asfalteringsseizoen bepalen. Dat wordt afgestemd met andere diensten om ingrepen te combineren. Als er bijvoorbeeld een herinrichting gepland is op een bepaalde weg, wordt de asfaltering soms uitgesteld of tijdelijk hersteld. Ook verbeteringen, zoals aangepaste markeringen, worden gelijktijdig uitgevoerd. Het asfalteringsprogramma wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan het kabinet.

Er zijn strategische meerjarenplannen voor verschillende elementen zoals wegen, groene ruimte, straatmeubilair en voetpaden. De jaarlijkse inspecties beïnvloeden de uitvoering van die plannen, want we houden rekening met urgenties en noodzakelijke aanpassingen.

In de periode 2021-2025 werd jaarlijks gemiddeld ongeveer 6,3 miljoen euro vastgelegd en 6,7 miljoen euro uitgegeven voor het onderhoud van de berijdbare delen van de gewestwegen, exclusief de voet- en fietspaden en zonder bijkomende

¹¹³⁵ *En outre, des facteurs externes, comme la hausse des prix, mettent la pression sur les capacités d'exécution et nous obligent à faire des choix. Dans ce contexte financier, il est difficile de combler le retard structurel, et a fortiori, de mettre en place une politique préventive à long terme.*

Néanmoins, l'objectif reste de garantir une gestion efficace et coordonnée des moyens, en privilégiant la sécurité.

Un programme d'asphaltage est établi chaque année. Pour maintenir le réseau routier en bon état, il faudrait en rénover 10 % par an, pour un coût annuel de 10 millions d'euros.

Les véhicules lourds usent en effet davantage les voiries, d'où l'instauration du pesage dynamique.

En principe, il pourrait être intéressant d'adapter la taxation routière aux dommages causés par les véhicules. Toutefois, il faudrait alors différencier les voitures particulières, les camionnettes et les camions. Ces deux derniers types de véhicules sont destinés à être chargés, tandis qu'une taxation différenciée pour la première catégorie pourrait en effet influencer le choix d'achat. Notez cependant que quelques centaines de kilos en plus pour une voiture particulière n'entraînent qu'une hausse marginale des dégâts causés à la voirie. Les camions et les bus endommagent bien plus les routes.

Une réforme de la fiscalité automobile doit répondre à toute une série de défis (qualité de l'air, embouteillages, sécurité routière...), tout en étant socialement acceptable. Vu les liens de causalité établis dans différents rapports de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement, la masse des véhicules pourrait être un levier puissant, surtout pour les voitures particulières. Ce choix doit toutefois être étayé autrement que par le seul argument de la détérioration des infrastructures routières.

investeringsbudgetten. Achter die gemiddelde cijfers gaan echter aanzienlijke jaarlijkse variaties schuil. Zo bedroegen de daadwerkelijke uitgaven in 2022 ongeveer 11 miljoen euro. In de daaropvolgende jaren was er een geleidelijke afname: circa 6,4 miljoen euro in 2023 en 3,2 miljoen euro in 2024. Voor 2025 wordt het bedrag geraamd op ongeveer 4 miljoen euro.

Die evolutie betekent een reële en structurele vermindering van de beschikbare middelen ten opzichte van het niveau in 2022. De dalende trend situeert zich in een bredere context van budgettaire krapte, die ons niet in staat stelt om volledig tegemoet te komen aan alle onderhoudsnoden van het gewestelijke wegennet. In die omstandigheden heeft de administratie ervoor gekozen om de beschikbare middelen zo doelgericht mogelijk in te zetten, met bijzondere aandacht voor trajecten en ingrepen die van essentieel belang zijn voor het behoud van de veiligheid, de integriteit en de functionele bruikbaarheid van het net.

Daarnaast zetten externe factoren, zoals de voortdurende stijging van de prijzen voor materialen en arbeidskrachten, de uitvoeringscapaciteit verder onder druk. Binnen die financiële contouren blijft er weinig ruimte over voor het wegwerken van de structurele achterstand, laat staan voor de uitbouw van een systematisch preventief onderhoudsbeleid op langere termijn. Dat zou in een ideale wereld wel zo zijn, maar we moeten noodgedwongen budgettaire keuzes maken.

Desondanks blijft het uitgangspunt om een efficiënt en gecoördineerd beheer van de middelen te garanderen en daarbij prioriteit te geven aan maatregelen die de continuïteit en veiligheid van de mobiliteitsinfrastructuur bevorderen.

Wat de onderhoudsinterventies betreft, wordt jaarlijks een asfalteringsprogramma opgemaakt. Om het hele wegennet in goede staat te houden zou idealiter 10% per jaar moeten worden vernieuwd, wat jaarlijks ongeveer 10 miljoen euro zou kosten. Brussel Mobiliteit werkt daarvoor samen met adviesbureaus en krijgt daarvoor externe ondersteuning.

De staat van de wegen wordt jaarlijks gecontroleerd. Zwaardere voertuigen zorgen inderdaad voor meer slijtage, vooral als ze overladen zijn. Daarom wordt een systeem van 'Weigh In Motion' ingevoerd om overlading te detecteren en te beboeten.

Het zou in principe interessant kunnen zijn om de verkeersbelasting en de belasting op inverterstelling of elk ander systeem van wegenbelasting af te stemmen op het niveau van de door de voertuigen veroorzaakte schade aan de wegen. Dat kan bijvoorbeeld, zoals u voorstelt, door de tarieven te moduleren op basis van de massa in rijklaare toestand (MRT) of de maximale toegelaten massa (MTM).

Er is wel een belangrijke nuance. Een dergelijke benadering zou logischerwijs heel verschillend moeten zijn voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens. Vooral voor personenwagens zou differentiatie gerechtvaardigd zijn, want op dat gebied kunnen we de keuze van aankoop echt beïnvloeden. Met bestelwagens en vrachtwagens worden per

definitie ladingen vervoerd. Het zou niet opportuun zijn ze te zwaar te belasten op basis van hun MRT of MTM. Bovendien zijn vrachtwagens al onderworpen aan een gebruiksbelasting die rekening houdt met de euronorm via de Viapass. Daar staat tegenover dat een paar tientallen of honderden kilo's extra gewicht van een personenwagen de schade aan de weg slechts marginaal verhoogt. Vrachtwagens en bussen brengen veel meer schade toe aan de weg.

In feite moet een hervorming van de autobelasting een antwoord bieden op een hele waaier aan uitdagingen: de impact van voertuigen op de luchtkwaliteit, de CO₂-uitstoot, files, het beslag op de openbare ruimte, de verkeersveiligheid, de duurzaamheid van de fiscale inkomsten voor het gewest enzovoort. Een dergelijke hervorming moet bovendien ook sociaal aanvaardbaar zijn. Massa blijkt een krachtige hefboom te zijn om gelijktijdig een antwoord te bieden op meerdere van die uitdagingen, zoals het onderhoud van de wegen, maar ook de verkeersveiligheid. Bovendien kunnen we de causale verbanden vaststellen, zoals blijkt uit een rapport dat Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel in 2024 publiceerden. De massa van voertuigen is dus een hefboom die we moeten opnemen in een hervorming van de autobelasting, vooral voor personenwagens, maar dan wel op basis van andere argumenten dan enkel die van de beschadiging van de weginfrastructuur.

¹¹³⁷ *Chaque année, un programme d'entretien est mis en œuvre, sans cibler certains axes de circulation spécifiques.*

Enfin, le contexte des affaires courantes a eu de lourdes conséquences sur la réalisation des travaux en 2025. La libération de crédits tous les quatre mois a entraîné des retards, tant pour les projets pluriannuels que pour les nouveaux chantiers.

U stelde een vraag over prioritaire verkeersassen. Elk jaar wordt een onderhoudsprogramma gevolgd, met kleine en grote werkzaamheden. Die zijn niet beperkt tot specifieke wegen. Een aantal belangrijke verkeersassen, waaronder de Ninoofsesteenweg, krijgen binnenkort een onderhoud.

Het helpt natuurlijk niet dat de regering in lopende zaken is. Die context had ingrijpende gevolgen voor de planning en uitvoering van de werkzaamheden in 2025. De kredieten worden per periode van vier maanden vrijgegeven, wat de planning bemoeilijkt en vertraging veroorzaakt. Ook sommige meerjarenprojecten zijn vertraagd en nieuwe projecten worden met vertraging opgestart. De huidige periode van lopende zaken heeft dus zeker invloed op de situatie.

¹¹⁴¹ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Il est positif que Bruxelles Mobilité mise sur une inspection systématique, une planification pluriannuelle et des budgets annuels.*

Je suis toutefois très préoccupé par l'évolution des budgets. Ceux-ci sont passés de 11 millions d'euros en 2022 à 4 millions d'euros en 2025, alors que 10 millions d'euros seraient nécessaires. Le mauvais état de la voirie risque en outre de nous exposer à des demandes d'indemnisation.

Vous avez beaucoup investi dans les infrastructures cyclables, mais l'entretien des infrastructures routières doit rester la base. J'espère que vous réorienterez votre politique et que vous vous attaquez au moins aux problèmes signalés sur Fix My Street.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Het is goed om te horen dat Brussel Mobiliteit inzet op een systematisch inspectiesysteem, onder meer met behulp van beeldmonitoring en artificiële intelligentie, gekoppeld aan een meerjarenplanning en jaarlijkse budgetten. Dat zijn heel belangrijke bouwstenen.

Ik ben wel heel bezorgd over de evolutie van de budgetten. Die zijn gedaald van 11 miljoen euro in 2022 naar 6,4 miljoen euro in 2023, 3,2 miljoen euro in 2024 en 4 miljoen euro in 2025, terwijl u aangeeft dat er eigenlijk een budget van 10 miljoen euro nodig is, wat wellicht een niet-geïndexeerd bedrag is. Dat is bijzonder problematisch, want er zijn heel wat schadeclaims door onveilige situaties. Op veel plaatsen zijn er putten in de weg. U verwijst naar de Ninoofsesteenweg, maar elke Brusselaar kan wel een voorbeeld aanhalen. In mijn buurt is dat de Houba de Strooperlaan, waar de ene kant werd gerenoveerd voor een wielervedstrijd, maar de andere kant niet. U voert aan dat het

Les indemnisations ont-elles augmenté ? Quel montant atteignent-elles ?

niet om een gewestweg gaat, maar het is toch wel een bijzonder eigenaardige situatie.

Als de ondergrond niet deugt, valt alles daar vroeg of laat doorheen. U hebt fors geïnvesteerd in fietsvoorzieningen, maar de basis moet het onderhoud van de weginfrastructuur blijven. Ik hoop dat u uw beleid zult bijsturen en op zijn minst de problemen zult aanpakken die de Brusselaars via Fix My Street doorgeven.

Hebt u zicht op de evolutie van de schadevergoedingen? Zijn die toegenomen? Over welke bedragen gaat het?

¹¹⁴³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je salue le recours à l'intelligence artificielle et aux nouvelles technologiques. Cela permettra notamment à Bruxelles Mobilité d'objectiver l'état du réseau et de concentrer les moyens sur les situations les plus critiques.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Ik juich het gebruik van artificiële intelligentie en nieuwe technologieën toe. Daardoor zal Brussel Mobiliteit de toestand van het wegennet objectief kunnen beoordelen en de middelen inzetten waar ze het hardst nodig zijn.

En tout état de cause, les inspections de nos réseaux et voiries vont devenir de plus en plus fines. Il conviendra de veiller à disposer d'une stratégie d'entretien durable pour des chantiers de qualité. Il y a lieu également de garantir un contrôle rigoureux des entrepreneurs, une meilleure coordination avec la plateforme Osiris ainsi que l'utilisation de matériaux plus résistants, car c'est l'argent du contribuable que nous investissons dans tous ces projets.

Er moet worden gezorgd voor een duurzame onderhoudsstrategie, een strenge controle van de aannemers, een betere coördinatie met het Osirisplatform en het gebruik van zo duurzaam mogelijke materialen.

¹¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).*- Monsieur Dalle, les moyens de Bruxelles Mobilité sont limités, de sorte que cette administration doit faire des choix. Si nous nous efforçons d'améliorer les infrastructures cyclables lors du réasphaltage des routes, cela ne signifie cependant pas que nous négligeons les autres travaux.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Mijnheer Dalle, u insinueert dat het wegenonderhoud tekortschiet omdat we sterk hebben ingezet op fietsinfrastructuur. Zo zou het althans kunnen worden geïnterpreteerd.

En outre, ces dernières années, les coûts et les besoins ont connu une forte hausse. Il appartiendra au futur gouvernement de plein exercice de faire les choix nécessaires.

De middelen zijn beperkt. Brussel Mobiliteit moet elk jaar keuzes maken. Het gaat dan vooral om zaken zoals het onderhoud van tunnels of grote infrastructuurwerken. Wegenonderhoud kost veel geld, wat ons tot keuzes dwingt.

Pourriez-vous soumettre votre question concernant les demandes d'indemnisation par écrit ?

Als straten opnieuw worden geasfalteerd, grijpen we vaak de gelegenheid aan om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Het is dus niet zo dat werken aan fietsinfrastructuur ertoe leiden dat er minder geld overblijft voor andere wegenwerken.

De afgelopen jaren zijn de middelen voor wegenonderhoud stabiel gebleven, maar de kosten en behoeften zijn toegenomen. We worden dus geconfronteerd met een financiële uitdaging rond een basisopdracht van de overheid. Een regering met volle bevoegdheid zou echter de nodige keuzes kunnen maken.

Kunt u uw vraag over schadeclaims schriftelijk indienen? Ik heb het antwoord namelijk niet bij de hand.

¹¹⁴⁷ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** *(en néerlandais).*- Selon moi, vous avez accordé la priorité aux nouvelles infrastructures cyclables, alors que l'entretien des routes est la base de toute politique.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Ik suggereer geen causaal verband, ik zeg alleen dat u voorrang hebt gegeven aan nieuwe fietsinfrastructuur. Het onderhoud van de wegen is echter de basis van elke vorm van beleid. Dat is een principe van goed bestuur. Als ik de cijfers zie, krijg ik de indruk

Selon vous, 10 millions d'euros sont nécessaires chaque année. Avec 3,2 millions d'euros pour l'année 2024, vous êtes bien en deçà de ce chiffre.

- L'incident est clos.

dat het wegenonderhoud tijdens de voorbije periode werd veronachtzaamd.

Volgens u is er jaarlijks 10 miljoen euro nodig. Dat lijkt me weinig, maar met 3,2 miljoen euro in het verkiezingsjaar 2024 blijft u daar hoe dan ook ver onder.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. BOB DE BRABANDERE

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

concernant l'utilisation de vélos appâts en Région de Bruxelles-Capitale.

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Bruxelles a connu ces dernières années une forte augmentation du nombre de cyclistes et, partant, du nombre de vols de vélos. Les voleurs se sont professionnalisés et plusieurs quartiers bruxellois sont connus comme étant des lieux où les vélos volés sont vendus et échangés.*

En 2023, quelque 5.000 vols de vélos ont été signalés à la police locale, soit une hausse d'environ 30 % en à peine cinq ans. Selon safe.brussels, ce chiffre est largement sous-estimé, car de nombreuses victimes ne portent pas plainte.

L'un des moyens utilisés pour appréhender les voleurs de vélos professionnels consiste à utiliser des vélos appâts. Cette méthode, qui a déjà fait ses preuves à Gand, permet à la police d'appréhender davantage de voleurs en flagrant délit et, en cas de criminalité organisée, de démanteler des réseaux.

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 het gebruik van lokfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kende de afgelopen jaren een sterke stijging van het aantal fietsers, wat zich ook vertaalt in een toename van neveneffecten zoals fietsdiefstallen. Hoewel burgers steeds alerter worden in het beveiligen van hun eigendom, professionaliseert ook de markt voor gestolen fietsen zich. Zo is het algemeen geweten dat in bepaalde wijken en op bepaalde plaatsen in Brussel gestolen fietsen worden verkocht en verhandeld.

In 2023 werden zo'n 5.000 fietsdiefstallen aangegeven bij de lokale politie, wat toen al een stijging van ongeveer 30% betekende in amper vijf jaar tijd. Safe.brussels schat het werkelijke aantal diefstallen echter veel hoger. In 2022 maakte het gewag van zo'n 15.000 fietsdiefstallen. Aangezien veel slachtoffers nalaten een klacht in te dienen, is het probleem veel groter dan de officiële cijfers doen uitschijnen. Men spreekt in die context van het zogenaamde 'dark number'. Het is dan ook een taak van de overheid om dit soort criminaliteit ernstig te nemen en te bestrijden.

Een van de instrumenten om professionele fietsendieven te vatten is het gebruik van lokfietsen. De politie testte dat systeem destijds al in Gent, maar kon het experiment alleen voortzetten met toestemming van het parket. Het gebruik van lokfietsen viel toen onder een bijzondere opsporingsmethode (BOM), die de politiezones enkel mochten toepassen als er indicaties waren van georganiseerde misdaad. In 2023 haalde de minister van Justitie het gebruik van lokfietsen uit de BOM-wetgeving, waardoor politiezones nu vrijer zijn om dat soort instrumenten te gebruiken. De voordelen van het gebruik van lokfietsen zijn immers talrijk: de politie kan meer dieven op heterdaad betrappen en, als er sprake is van georganiseerde criminaliteit, netwerken ontmantelen.

In 2023 ondervroeg mijn voorganger, de heer Lootens-Stael, u al over het gebruik van lokfietsen in het gewest. Minister-president Vervoort antwoordde toen dat Brussel dat instrument zeker zou

À une question de mon prédécesseur, M. Lootens-Stael, sur le sujet, le ministre-président Vervoort avait répondu que Bruxelles

utiliserait certainement cet outil après approbation de la loi fédérale.

Quels sont les derniers chiffres concernant les vols de vélos à Bruxelles ? Observez-vous une évolution par rapport aux années précédentes ?

Combien de vélos appâts sont actuellement utilisés à Bruxelles ? Avec quels résultats ? Quel est le profil des voleurs et quel est le mode opératoire de ceux-ci ?

Comment comptez-vous renforcer l'efficacité des zones de police en matière de vols de vélos ?

inzetten zodra de federale wet was goedgekeurd. In Gent worden er ondertussen al met succes lokfietsen ingezet.

In Brussel zijn de actiepunten van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan nog steeds van kracht. Ik had dus graag geweten welke vooruitgang er is geboekt.

Wat zijn de laatste cijfers inzake fietsdiefstallen in het Brussels Gewest? Hoe zijn die geëvolueerd ten opzichte van vorige jaren? Welke conclusies trekt u daaruit?

Hebt u het gebruik van lokfietsen in het gewest bevolen? Hoeveel lokfietsen zijn er beschikbaar en worden er momenteel gebruikt?

Welke resultaten zijn er geboekt dankzij het gebruik van lokfietsen? Ging het om individuele diefstallen of eerder om criminele netwerken? Wat was het profiel van de dieven en hun werkwijze?

Hoe wilt u de slagkracht van de politiezones met betrekking tot fietsdiefstallen opdrijven? Welke verbeterpunten ziet u?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Mon plan d'action contre le vol de vélos, adopté en 2021, comprend 29 mesures, parmi lesquelles l'utilisation de vélos appâts.*

Le nombre de déclarations de vols de vélos à Bruxelles a diminué entre 2022 et 2024. Certes, tous les vols ne sont pas déclarés, mais plusieurs actions ont été menées pour inciter les victimes de vol à porter plainte. La tendance est donc positive.

L'utilisation de vélos appâts s'inscrit dans le cadre d'une collaboration entre Bruxelles Mobilité et les zones de police. Concrètement, Bruxelles Mobilité collabore actuellement avec la zone de police Bruxelles-Capitale - Ixelles, où des vélos appâts sans localisation sont déjà utilisés. Maintenant que la législation fédérale a enfin été modifiée, la police souhaite aussi utiliser des vélos appâts localisables.

Le projet précédent consistait à observer un vélo appât sans traceur et a permis d'arrêter un voleur en flagrant délit et de saisir plusieurs vélos lors d'une perquisition. Pour une analyse plus approfondie, nous devons attendre la mise en œuvre de vélos appâts équipés de traceurs.

Parmi les initiatives visant à renforcer les moyens d'action des zones de police, citons notamment une collaboration dans le cadre du registre My Bike.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Fietsdiefstal zet een rem op de groei van het fietsgebruik. Het actieplan rond fietsdiefstal, dat op mijn voorstel werd goedgekeurd in 2021, bevat 29 acties om het fenomeen in te dijken, door bijvoorbeeld meer fietsenstallingen te plaatsen, fietsen te markeren met een My Bike-sticker - waarvoor trouwens een campagne loopt - of nog, door lokfietsen in te zetten.

Volgens de laatste statistieken van de federale politie is het aantal aangiften van fietsdiefstal in het Brussels Gewest tussen 2022 en 2024 gedaald. Volgens studies wordt echter slechts een diefstal op de drie aangegeven. Gezien het grote dark number is het moeilijk om te weten of het om een werkelijke daling gaat, maar er zijn de laatste jaren, onder meer in het kader van het initiatief My Bike, wel verschillende acties geweest om aangifte te stimuleren. Men kan dus voorzichtig uitgaan van een positieve trend. Bovendien is in 2024 het aantal getelde fietsers ook sterk gestegen.

Een verklaring voor de dalende trend is niet eenduidig, maar een grotere pakkans door een beter gecoördineerde politionele aanpak, de invoering van de My Bike-sticker die potentiële dieven afschrikt, betere bewustwording van de fietsers om goede sloten op de juiste manier te gebruiken en, ten slotte, een groter aanbod van veilige fietsenstallingen hebben mogelijk bijgedragen tot de positieve evolutie. Het zijn allemaal acties die deel uitmaken van het actieplan uit 2021.

De inzet van lokfietsen gebeurt in het kader van een samenwerking tussen Brussel Mobiliteit en de politiezones. Concreet werkt Brussel Mobiliteit momenteel samen met de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene.

Er worden al lokfietsen zonder lokalisatie ingezet. De politie wil ook lokaliseerbare lokfietsen inzetten nu de federale wetgeving eindelijk gewijzigd is. De politiezones regelen op dit

1159 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Vous confirmez donc que le vol de vélos reste un problème majeur à Bruxelles et peut constituer un frein à votre politique de mobilité.*

Pourquoi dès lors ne pas avoir recours davantage aux vélos appâts ? Ce type de dispositif donne en effet de bons résultats, comme ce fut le cas à Gand : entre janvier et août 2025, près de 1.200 vols de vélos y ont été signalés, soit 35 % de moins qu'au cours de la même période en 2024.

J'insiste pour que Bruxelles mette en place une politique ambitieuse à cet égard, car le nombre de vols de vélos doit impérativement diminuer.

- L'incident est clos.

1163 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

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 covoiturage familial.**

moment nog de laatste praktische aspecten. Brussel Mobiliteit ondersteunt de nieuwe aanpak via het Depot voor Gevonden Fietsen, dat het samen met de vzw Cyclo uitbaat. De vzw neemt de niet-juridische aspecten van het depot op zich.

Zoals de pers het al bekendmaakte, is bij het eerdere project, namelijk observatie van een lokfiets zonder tracker, een dief bij heterdaad betrapt en werden daarna bij een huiszoeking verschillende fietsen in beslag genomen. Het is duidelijk dat het bij fietsdiefstal niet alleen om occasionele diefstallen gaat, maar vaak om gespecialiseerde daders. Voor een grondigere analyse is het wachten op de inzet van lokfietsen met trackers.

Er lopen een aantal initiatieven om de slagkracht van de politiezones te versterken, zoals een samenwerking rond My Bike.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- U bevestigt dus dat fietsdiefstal een groot probleem blijft in Brussel. Sommige mensen willen om die reden niet in een fiets investeren. Anderen gebruiken hun fiets dan weer liever niet voor bepaalde verplaatsingen omdat het risico op diefstal te groot is. Er zijn ook burgers die geen nieuwe fiets meer kopen nadat hun vorige exemplaar werd gestolen. Fietsdiefstal kan dus een rem vormen voor het Brusselse mobiliteitsbeleid dat u wilt voeren.

U haalt terecht aan dat er geen juridische hindernissen meer zijn om lokfietsen op grote schaal in te zetten. Het is dus een politieke keuze om dat middel niet of amper te gebruiken. Ik heb uit uw antwoord niet kunnen afleiden hoe vaak er lokfietsen worden ingezet in Brussel, behalve dan in de politiekezone Brussel-Hoofdstad/Elsene.

Het belangrijkste is dat lokfietsen resultaten opleveren, zoals uit de cijfers blijkt. In Gent heeft de inzet van lokfietsen tot een kentering geleid. Tussen januari en augustus 2025 werden in die stad nog steeds bijna 1.200 aangiften van fietsdiefstal geregistreerd, maar dat waren er toch al 662 minder dan in dezelfde periode in 2024. Het gaat dus om een daling met 35%, die minstens gedeeltelijk aan het gebruik van lokfietsen te danken is.

Ik dring dan ook aan op een ambitieus beleid in Brussel, met meetbare doelstellingen. Het aantal fietsdiefstallen moet dalen door een doortastend gebruik van lokfietsen in alle politiezones.

- 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 carpoolen voor gezinnen.

1165 **Mme Amélie Pans (MR).**- Un nouvel outil de covoiturage, WeCar, a récemment été lancé par deux Bruxelloises. Cette plateforme met l'accent sur la mobilité familiale et propose aux parents d'organiser de manière sécurisée et mutualisée les trajets de leurs enfants vers les activités extrascolaires.

D'après une étude de la Ligue des familles citée dans la presse, plus de la moitié des parents considèrent la mobilité comme une source de stress et 44 % se déclarent prêts à recourir au covoiturage. Or, les déplacements liés aux activités des enfants représentent une part importante de la mobilité quotidienne en Région bruxelloise, avec un impact tant sur la congestion que sur les émissions de CO2.

Dans ce cadre, disposez-vous d'une estimation de la part que représentent les déplacements liés aux activités extrascolaires dans la mobilité quotidienne à Bruxelles ?

Comment votre administration soutient-elle les initiatives de covoiturage, en particulier celles qui ciblent les familles et les trajets courts ? Des partenariats entre la Région et des acteurs privés, comme WeCar, sont-ils prévus pour encourager ce type de solution locale et innovante ? Des incitants spécifiques sont-ils prévus pour faciliter le développement d'un covoiturage sécurisé et accessible aux familles bruxelloises, par exemple par le biais de Bruxelles Mobilité, des écoles ou des clubs sportifs ?

Enfin, comment ces solutions s'intègrent-elles dans la stratégie régionale plus large de réduction de la congestion et des émissions de CO2 ?

1167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan régional de mobilité (PRM) définit les objectifs en matière de mobilité pour la Région. Parmi ceux-ci, en plus d'une réduction de 25 % du nombre de trajets réalisés en voiture, est visée une augmentation de 4 % de l'occupation des véhicules par la pratique du covoiturage.

Le PRM prévoit également que la Région accompagnera la pratique du covoiturage à travers :

- la mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprise ;
- le développement d'infrastructures dédiées et d'emplacements de stationnement réservés ;
- le subventionnement de plateformes d'appariement.

Sur la base des résultats de l'enquête de 2024, les déplacements des personnes de 6 à 18 ans pour des motifs de loisirs, de sport ou de culture - dont une part importante correspond probablement aux activités extrascolaires - constituent 1,8 % des déplacements des Bruxellois. Avec les déplacements présumés d'un parent les accompagnant, on pourrait estimer qu'un maximum de 3,6 % des déplacements des Bruxellois concernent les trajets vers des activités extrascolaires. En y ajoutant une part significative de

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Twee Brusselse vrouwen zetten onlangs WeCar op, een nieuw autodeelplatform dat gezinnen helpt om gezamenlijk vervoer van hun kinderen naar buitenschoolse activiteiten te regelen. Een studie van de Ligue des familles bevestigt dat daar vraag naar is: mobiliteit is een grote stressfactor en 44% van de ouders staat open voor autodelen.

Welk aandeel van de dagelijkse mobiliteit in Brussel maken de verplaatsingen van en naar buitenschoolse activiteiten uit?

Hoe steunt u autodeelinitiatieven, in het bijzonder gericht op gezinnen en op korte ritten? Overweegt u partnerschappen met privéactoren als WeCar? Voorziet u in specifieke stimulansen voor zulke vormen van autodelen via Brussel Mobiliteit, via scholen of via sportclubs?

Hoe passen die oplossingen in de bredere gewestelijke strategie om zowel de verkeersdrukte als de CO2-uitstoot te beperken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In het Gewestelijk Mobiliteitsplan staat als doelstelling, naast een vermindering met 25% van het aantal autoritten, een verhoging met 4% van het gebruik van deelauto's. Volgens het plan moet het gewest autodelen aanmoedigen via bedrijfsvervoerplannen, aparte infrastructuur, gereserveerde parkeerplaatsen en subsidies voor autodeelplatformen.

Uit de enquête van 2024 blijkt dat vrijetijdsverplaatsingen van 6-tot 18-jarigen 1,8% van de verplaatsingen in Brussel uitmaken. Als je de verplaatsing van een ouder en de terugrit naar huis meerekent, kom je aan een geschat aandeel van 6,3% voor dat soort verplaatsingen.

Wij ondersteunen al jaren de vzw Mpact en meer bepaald haar platform Carpool. Enkele jaren geleden hebben we ook aanzienlijke steun verleend aan de realtimeautodeelapp ComOn. Brussel Mobiliteit heeft in 2020 en 2021 de vzw Koalift gesubsidieerd, die een autodeeldienst voor scholen en sportclubs aanbood, te vergelijken met WeCar, maar het project kwam niet van de grond.

Brussel Mobiliteit moedigt autodelen in scholen ook aan door de overzichtskaart met thuisadressen, waarop de ritten naar de school te zien zijn. Ze wordt ook gebruikt voor andere vormen

retour à la maison, la proportion monterait alors à 6,3 % des déplacements. Certes, ce ne sont que des estimations.

Ces chiffres sont stables dans le temps. Lors de la précédente enquête, la part des déplacements des personnes de 6 à 18 ans pour les mêmes motifs était de 1,9 %.

L'administration soutient depuis de nombreuses années les missions de base de l'ASBL Mpact et notamment son service Carpool, une plateforme en ligne rapprochant l'offre et la demande en matière de covoiturage. Des montants substantiels ont également été consacrés, il y a quelques années, à l'amélioration de l'app ComOn dédiée à l'appariement en temps réel.

En matière de mobilité scolaire, Bruxelles Mobilité a subsidié en 2020 et 2021 l'ASBL Koalift, qui proposait un projet similaire à celui de WeCar : des covoiturages organisés à l'intérieur de bassins circonscrits, comme une école ou un club sportif. Mais ce projet n'a pas trouvé son public, et Koalift s'est plus tard transformée en service de voitures avec chauffeur pour enfants.

Un soutien récurrent à la réflexion autour du covoiturage dans les écoles, proposé par Bruxelles Mobilité, est constitué par la carte des domiciles, qui permet de visualiser les trajets de l'ensemble des élèves vers l'établissement. Dans certaines écoles, cette carte est utilisée pour promouvoir la comobilité : des trajets domicile-école effectués ensemble, avec ou sans parents ou enseignants, via l'un ou l'autre mode de transport - marche, vélo, bus -, en particulier actifs.

Comme dans la plupart des grandes villes européennes, nous n'observons pas à Bruxelles une forte demande en matière de covoiturage, que ce soit parmi le public scolaire, les entreprises ou le grand public. L'hypothèse la plus probable est que le maillage de transports publics y est suffisant pour répondre à la plupart des besoins.

¹¹⁷¹ **Mme Amélie Pans (MR).** - Les déplacements pour les loisirs des enfants constituent fréquemment un casse-tête pour les parents. En ce sens, le covoiturage est susceptible de réduire le stress des parents. Ce sont d'ailleurs souvent les mamans qui font le taxi entre les diverses activités et ce n'est pas toujours facile, surtout quand la ville est congestionnée. Il est donc positif que de jeunes entrepreneuses tentent de mettre en place un tel dispositif.

Avez-vous rencontré ces jeunes Bruxelloises ?

¹¹⁷¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Oui, mais aucune mesure politique n'a été prise dans ce cadre. Il semble que la demande soit moins forte que prévu.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁷⁷ **QUESTION ORALE DE MME STÉPHANIE LANGE**

van gezamenlijk vervoer, bijvoorbeeld te voet, met de fiets of met de bus.

Net als in de meeste andere grote Europese steden is de vraag naar autodelen in Brussel niet groot, waarschijnlijk door het ruime openbaarvervoersaanbod.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).* - *Vrijtijdsverplaatsingen voor de kinderen bezorgen ouders vaak hoofdbrekens. Vooral de mama's spelen vaak taxi en zitten dan vast in het verkeer. Autodelen kan een oplossing bieden.*

Hebt u de initiatiefneemsters van WeCar ontmoet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).* - *Ja, maar er is geen beleidsmaatregel uit voortgekomen. De vraag blijkt kleiner dan verwacht.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW STÉPHANIE LANGE

1177 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,

1177 concernant les emplacements de stationnement trop étroits, y compris pour les PMR.

1179 **Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).**- Madame la Ministre, je souhaite attirer votre attention sur une situation à la fois absurde et dangereuse, observée avenue du Roi à Saint-Gilles, où des emplacements de stationnement ne font parfois que 1,59 m de large. Pour mémoire, la largeur moyenne des voitures actuellement en circulation dépasse 1,80 m, ce qui rend l'usage de ces emplacements pratiquement impossible sans accrochage.

Cette situation multiplie les frais pour les riverains et accentue l'insécurité pour les piétons et les cyclistes. Elle a d'ailleurs été récemment dénoncée dans un article de presse, photos et témoignages à l'appui. Plus grave encore, l'une de ces places étriquées est réservée aux personnes à mobilité réduite, alors que l'annexe « Accessibilité » du règlement régional d'urbanisme (RRU) impose explicitement une largeur minimale de 3,30 m pour les emplacements pour personnes à mobilité réduite.

Une telle situation est non seulement illégale, mais aussi discriminatoire, car elle compromet la sécurité des personnes concernées et l'égalité d'accès. Ce constat soulève de nombreuses questions quant au respect des normes, au contrôle des autorités et à la volonté politique de garantir sécurité et inclusivité dans l'espace public.

Confirmez-vous que Bruxelles Mobilité a bien été informée de la situation à l'avenue du Roi ? Quelles actions ont été entreprises pour corriger les irrégularités à ce sujet ?

Combien de places pour personnes à mobilité réduite, à l'échelle de la Région bruxelloise, ne respectent pas aujourd'hui la largeur minimale de 3,30 m prévue à l'annexe du RRU ? Un audit a-t-il été effectué ou est-il prévu à cet égard ?

Existe-t-il un état des lieux public ou une base de données, quartier par quartier, reprenant les largeurs de tous les emplacements de stationnement - en ce compris les emplacements ordinaires et les places pour personnes à mobilité réduite - dans l'espace public bruxellois ? Dans l'affirmative, êtes-vous en mesure de nous communiquer ces données ?

Quelles mesures ont été prises, en particulier dans les rues déjà recensées comme problématiques, pour protéger efficacement les riverains, les usagers vulnérables et les personnes à mobilité réduite ?

La Région a-t-elle vérifié que les obligations fixées par le RRU en matière de stationnement pour personnes à mobilité réduite sont correctement appliquées ? A-t-elle déjà prévu d'aller plus loin en organisant une répartition plus équilibrée sur le

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

betreffende de te smalle parkeerplaatsen, ook voor PBM's.

Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés) (in het Frans).- Onlangs verscheen een artikel in de pers over de parkeerplaatsen in de Koningslaan in Sint-Gillis, die soms maar 1,59 meter breed zijn. Aangezien auto's tegenwoordig gemiddeld 1,80 meter breed zijn, zijn de parkeerplaatsen nauwelijks bruikbaar voor de buurtbewoners, maar ze zijn ook gevaarlijk voor voetgangers en fietsers.

Erger nog, een van die krappe plaatsen is voorbehouden voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM), terwijl de voorgeschreven minimumbreedte volgens de bijlage over toegankelijkheid bij de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) 3,30 meter is. De situatie is dus illegaal en discriminerend en roept vragen op over de naleving van de normen.

Wat doet Brussel Mobiliteit om de situatie in de Koningslaan recht te zetten?

Hoeveel parkeerplaatsen voor PBM's in het gewest voldoen niet aan de minimumbreedte? Is daarover een audit uitgevoerd of gepland?

Bestaat er een inventaris of database met de breedte van alle openbare parkeerplaatsen per wijk?

Welke maatregelen hebt u in de al bekende problematische straten genomen om de buurtbewoners, zwakke weggebruikers en minder mobiele mensen te beschermen?

Controleert het gewest of de verplichtingen correct worden toegepast? Zijn er plannen voor een evenwichtigere verdeling over het grondgebied?

territoire, pour répondre aux besoins exprimés par les personnes concernées ?

1181 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les interpellations portant sur les dimensions des emplacements de stationnement en voirie, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR), ont retenu notre attention.

Il n'existe pas de normes légales ou réglementaires spécifiques au stationnement classique en voirie, ni même au stationnement pour les PMR en voirie. Cependant, l'annexe du règlement régional d'urbanisme (RRU) concernant les PMR que vous mentionnez précise les dimensions minimales de 3,30 m de largeur et de 5 m de longueur, mais uniquement pour les emplacements et infrastructures situés hors voirie.

Dans ces projets de réaménagement, Bruxelles Mobilité applique une norme indicative de 2 m, une largeur de 1,80 m constituant le minimum lorsque l'espace est trop contraint, sachant qu'une étude de Bruxelles Mobilité d'octobre 2024 mentionne une largeur moyenne des véhicules de 1,80 m dans la Région. Les emplacements plus larges, mesurant 2,50 m, sont prévus pour les camions et les autocars, mais ils sont souvent difficiles à intégrer en voirie.

En outre, Bruxelles Mobilité veille à rendre les emplacements pour les PMR accessibles autant que l'aménagement le permet, en les disposant à proximité du domicile ou des services essentiels. Ils ne sont pas systématiquement plus larges que les emplacements classiques. Ils sont généralement plus longs, mais il est généralement difficile d'augmenter leur largeur.

Du reste, rappelons que la voirie communale représente près de 85 % de la voirie de la Région.

La question du stationnement est liée à la totalité de la voirie. Dans de nombreux cas, l'adoption d'une largeur de 2,50 m pour les emplacements classiques en voirie et jusqu'à 3,30 m pour les emplacements pour PMR entraîne la mise à sens unique de nombreux axes de la voirie communale assez étroits, ou la suppression de nombreux linéaires de stationnement, de pistes cyclables, de bandes de bus, ou encore la minéralisation d'une grande superficie.

Il n'est donc pas toujours évident d'augmenter la largeur en raison de l'étroitesse de bon nombre de rues. L'avenue du Roi illustre ces contraintes. Son dernier aménagement a ainsi été réalisé entre 1996 et 2004, à une époque où les standards de largeur étaient différents de ceux d'aujourd'hui.

Cet axe comporte quatre linéaires de stationnement de 1,60 m de largeur, soit 20 cm de moins que la largeur moyenne des véhicules. L'espace dédié aux voitures est substantiel, mais 1,60 m de large pour une place de stationnement, c'est très étroit. La meilleure manière de porter ce stationnement à la norme de 2 m de largeur serait de supprimer deux linéaires de stationnement, étant entendu qu'un réaménagement de cette avenue devrait

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er bestaan geen wettelijke of reglementaire normen voor parkeerplaatsen op de openbare weg, ook niet voor PBM's. De bijlage bij de GSV die u vermeldt, legt een minimumbreedte van 3,30 meter en een minimumlengte van 5 meter op, maar alleen voor parkeerplaatsen buiten de openbare weg.*

Brussel Mobiliteit hanteert bij zijn herinrichtingsprojecten een indicatieve norm van 2 meter en een minimum van 1,80 meter wanneer de ruimte beperkt is. De bredere plaatsen van 2,50 meter zijn bedoeld voor vrachtwagens en bussen, maar zijn vaak moeilijk aan te leggen op de openbare weg.

Daarnaast tracht Brussel Mobiliteit de parkeerplaatsen voor PBM's aan te leggen in de buurt van hun woning of van essentiële diensten. Meestal zijn ze langer dan klassieke parkeerplaatsen, maar het is vaak moeilijk om ze breder te maken.

Het parkeerprobleem heeft betrekking op alle wegen in het gewest, waarvan bijna 85% gemeentelijke wegen zijn. Als we de parkeerplaatsen breder zouden maken, zouden we in veel smalle straten eenrichtingsverkeer moeten invoeren, parkeerstroken, fietspaden en busstroken moeten afschaffen of nog meer oppervlakte moeten verharderen.

De Koningslaan werd voor het laatst heraangelegd tussen 1996 en 2004, toen de breedtenormen anders waren dan vandaag. De parkeerplaatsen zijn er 1,60 meter breed. De beste manier om ze aan te passen aan de norm van 2 meter is om twee van de vier parkeerstroken te schrappen, aangezien we bij de herinrichting ook meer plaats moeten maken voor andere weggebruikers.

également renforcer les autres modes. Cela donne une idée de l'impact qu'aurait la mesure.

1183 À l'heure actuelle, il n'existe pas de relevé des dimensionnements des places de stationnement sur l'ensemble des voiries. Il est envisagé comme étape finale d'un projet de suivi des places de stationnement en voirie porté par parking.brussels.

Je ne peux donc pas vous répondre à ce stade sur le nombre d'emplacements concernés par un sous-dimensionnement.

1183 **Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).**- Je vous remercie pour vos réponses. Il sera intéressant de connaître les résultats du relevé réalisé par parking.brussels.

- *L'incident est clos.*

1189 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

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 **concernant le déploiement des parkings sécurisés pour vélos.**

1191 **Mme Amélie Pans (MR).**- La commune d'Ixelles vient d'inaugurer un parking pour vélos souterrain sous la place Sainte-Croix, en collaboration avec Cycloparking. Ce nouvel équipement offre près de 100 emplacements pour vélos classiques et 14 emplacements pour vélos-cargos. Il s'agit du plus grand projet réalisé dans le cadre d'un partenariat entre Cycloparking et une commune. Celui-ci vient s'ajouter aux trois parkings publics régionaux Bourse, De Brouckère et Ceria.

Si l'initiative répond à une demande croissante, la pression reste forte : parking.brussels dispose aujourd'hui de 10.302 emplacements sécurisés pour plus de 7.000 abonnés, mais près de 14.000 personnes sont encore sur liste d'attente, dont environ 1.000 pour un vélo-cargo. Ce constat interroge la capacité de l'offre actuelle à suivre l'évolution rapide de la pratique cycliste à Bruxelles.

Dans ce contexte, quelle est votre évaluation de la couverture actuelle de l'offre de parkings sécurisés pour vélos par rapport à la demande réelle en Région bruxelloise ?

Quel est le calendrier de nouveaux projets prévus afin de résorber progressivement la liste d'attente, tant pour les vélos classiques que pour les vélos-cargos ?

Quel est le plan pour multiplier de tels partenariats entre Cycloparking et les communes ? Comment l'exemple d'Ixelles peut-il accélérer le déploiement d'infrastructures locales partout sur le territoire régional ?

Een overzicht van de afmetingen van alle parkeerplaatsen op de openbare weg is gepland als laatste fase van een project van parking.brussels. Nu kan ik u echter nog niet mededelen hoeveel parkeerplaatsen te klein zijn.

Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik kijk uit naar het overzicht van parking.brussels.*

- *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 bouw van beveiligde fietsenstallingen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Onlangs legde de gemeente Elsene samen met Cycloparking een grote fietsenparking aan onder het Heilig-Kruisplein. De vraag naar beveiligde fietsenstallingen in het gewest blijft echter toenemen. Hoewel parking.brussels momenteel over 10.302 stallingen beschikt, staan nog 14.000 mensen op de wachtlijst, waarvan 1.000 voor een bakfiets.*

Hoe beoordeelt u het huidige aanbod ten opzichte van de vraag? Welke nieuwe projecten zijn gepland om de wachtlijsten voor gewone fietsen en bakfietsen weg te werken? Zijn er nog meer partnerschappen tussen Cycloparking en gemeenten gepland, naar het voorbeeld van Elsene? Hoe houdt u rekening met de opkomst van bakfietsen, die al 14% van het fietsverkeer tijdens de spitsuren uitmaken? Welke tussenoplossingen biedt u aan de Brusselaars die nog wachten op een beveiligde fietsenstalling in hun buurt?

De quelle attention la montée en puissance des vélos-cargos, qui représentent déjà 14 % du trafic cycliste aux heures de pointe, fait-elle l'objet ?

Enfin, quelles solutions intermédiaires la Région peut-elle offrir aux Bruxellois et Bruxelloises toujours en attente d'une place sécurisée près de chez eux ?

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je tiens à souligner que ces projets sont le fruit d'une collaboration entre les communes et la Région.

Le succès du nouveau parking de Flagey, qui affiche déjà presque complet, démontre si besoin en était que l'offre de parkings sécurisés pour vélos en Région bruxelloise est clairement insuffisante par rapport à la demande réelle. Elle devrait au moins être doublée.

Les partenariats entre Cycloparking et les communes (ou tout autre acteur public), dans le cadre desquels Cycloparking transforme en parkings sécurisés pour vélos des locaux, des parkings ou des espaces vacants mis à sa disposition par les communes, sont un levier essentiel pour répondre à la demande croissante. Parking.brussels insiste auprès de chaque commune pour analyser les possibilités locales et mettre en œuvre ce type de partenariats.

Jusqu'à présent, ces partenariats - inaugurés par la commune de Saint-Gilles - ont permis de créer 22 parkings, soit 610 places, dans sept communes différentes. Par ailleurs, dans tous les locaux gérés par parking.brussels, la règle impose de réserver au moins 10 % des places de stationnement aux vélos ou vélos-cargos.

Sept projets de parkings sont en cours, représentant un total de 223 places, dont 134 sont prévues pour le premier quadrimestre 2026. Trois de ces parkings (89 places au total) font partie de projets immobiliers en construction.

Afin de multiplier ces partenariats, il est prévu de continuer à solliciter les communes et les autres institutions publiques (perspective.brussels, citydev.brussels, la Société d'aménagement urbain, les sociétés immobilières de service public, etc.) - qui ont déjà été rencontrées et sensibilisées par parking.brussels - afin qu'elles analysent leur portefeuille immobilier et repèrent des locaux ou espaces convertibles en parkings pour vélos.

Cependant, sans un financement régional adéquat et prévisible, parking.brussels risque de ne plus pouvoir faire face à la demande croissante, ce qui freinerait le développement de la mobilité cyclable et irait à l'encontre des objectifs régionaux de mobilité et de transition. Un investissement dans le stationnement pour vélos représente un levier efficace et rentable pour accompagner les Bruxellois dans leur changement d'habitudes en matière de déplacement.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het succes van de nieuwe fietsenparking aan Flagey toont aan dat het aanbod aan beveiligde fietsenstallingen ontoereikend is. Het zou minstens verdubbeld moeten worden.*

De samenwerkingen waarbij Cycloparking door de gemeenten ter beschikking gestelde ruimtes omvormt tot beveiligde fietsenparkings zijn daarbij van essentieel belang. Ze leverden al 22 parkings op in zeven gemeenten, met in totaal 610 stallingen. Parking.brussels reserveert bovendien 10% van de parkeerplaatsen die het beheert voor het stallen van fietsen en bakfietsen.

Er lopen nog eens zeven projecten voor fietsenparkings, met in totaal 223 plaatsen. Drie daarvan maken deel uit van bouwprojecten. Parking.brussels blijft gemeenten en overheidsinstellingen aansporen om hun vastgoedportefeuille te analyseren en ruimtes te vinden waar de aanleg van een fietsenparking mogelijk is.

Zonder aangepaste en voorspelbare financiering van het gewest bestaat echter het risico dat parking.brussels niet meer aan de groeiende vraag kan voldoen. Dat zou de ontwikkeling van het fietsverkeer afremmen. Investeren in fietsenstallingen is een doeltreffende en rendabele manier om de verplaatsingsgewoonten van de Brusselaars te helpen veranderen.

Met de aanleg van fietsenparkings alleen zullen we er echter niet komen, gezien het beperkte aantal beschikbare ruimtes. We moeten tegelijkertijd andere initiatieven, zoals de fietsboxen, blijven ontwikkelen, waarmee we stallingen kunnen aanbieden vlak bij de aangevraagde locaties.

Daarvoor moeten gemeenten echter bereid zijn om een deel van hun openbare ruimte ter beschikking te stellen. De ontwikkeling van fietsboxen gaat dus hand in hand met een herverdeling van de openbare ruimte, waarvan momenteel 1,4% is bestemd voor de fiets, tegenover 53,2% voor de auto.

Enfin, ce n'est pas en mettant uniquement l'accent sur les locaux que nous parviendrons à combler la demande, au vu, notamment, du nombre limité de locaux adéquats et pertinents disponibles. Certes, cette solution doit être accélérée, mais elle ne doit pas nous empêcher de continuer à déployer les boxes à vélos et les autres initiatives. Ces boxes présentent l'avantage d'offrir des emplacements de stationnement à proximité immédiate des lieux ayant fait l'objet de demandes.

Or, l'offre de boxes à vélos dépend, majoritairement, de la volonté des communes de consacrer une partie de leur espace public au stationnement pour vélos. À ce jour, le vélo n'occupe que 1,4 % de l'espace public et n'est pas le mode de déplacement le plus gourmand de la Région. À titre de comparaison, la voiture est prioritaire sur 53,2 % de l'espace public, dont 9,7 % sont dédiés au stationnement. Un développement soutenu des boxes à vélos ne peut donc se faire sans un rééquilibrage de l'usage de l'espace public.

1199 **Mme Amélie Pans (MR).** - Un grand nombre de personnes sont sur liste d'attente pour un emplacement dans un box à vélos et beaucoup de citoyens souhaitent acquérir un vélo électrique, ce qui est compréhensible vu la topographie de la Région. Si nous voulons permettre un transfert modal, nous devons donc prévoir des espaces sécurisés pour empêcher les vols de vélos et de batteries, notamment pour les personnes qui habitent dans des appartements sans garage.

Outre les boxes à vélos et les arceaux, je pense qu'une solution pourrait être trouvée dans certaines stations de métro (comme Joséphine-Charlotte). Elles abritent souvent de vastes espaces et de larges couloirs où l'on pourrait installer des parkings pour vélos. Cela permettrait de dégager de l'espace en voirie et de ne pas occuper des places de stationnement pour voitures.

À Woluwe-Saint-Lambert, nous avons l'impression d'être sur une autre planète. Nous ne sacrifions pas des places de parking pour y placer des boxes à vélos. Nous cherchons des emplacements vacants. Malheureusement, ce choix nous empêche de recevoir des subsides de Bruxelles Mobilité.

En faisant preuve de créativité, je pense cependant qu'il est possible de développer des solutions qui ne sont pas tellement chères et permettent de rentabiliser des espaces perdus, par exemple dans des stations de métro. Cela existe déjà dans les grandes stations, mais il me semble que les plus petites s'y prêtent aussi.

1201 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Parking.brussels recherche tout local disponible. Plusieurs communes et des entreprises en ont ainsi proposé.

Il faut toutefois rappeler que les cyclistes préfèrent garer leur vélo à proximité de leur destination. Le grand parking sous la Bourse, par exemple, n'est pas très populaire, parce que les cyclistes lui préfèrent les arceaux à vélo en surface. Cela demande un

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans). - Als we de modal shift willen bewerkstelligen, moeten we beveiligde fietsenstallingen aanleggen om diefstal van fietsen en batterijen te voorkomen, zeker voor de burgers die in een appartement zonder garage wonen.

Naast fietsboxen en fietsenrekken kunnen we met een beetje creativiteit ook andere oplossingen vinden, die niet zo duur zijn. Zo hebben veel metrostations grote ruimtes en brede gangen, waar we fietsenstallingen zouden kunnen plaatsen. De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zoekt dergelijke locaties om fietsboxen te plaatsen zonder parkeerplaatsen op te offeren, maar kon daarvoor geen subsidies krijgen van Brussel Mobiliteit.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Parking.brussels zoekt alle beschikbare ruimtes. Verschillende gemeenten en bedrijven hebben er al voorgesteld.

De fietsenstallingen moeten echter toegankelijk zijn. Mensen willen een zware elektrische fiets niet telkens naar een ondergrondse parking brengen, zoals blijkt bij de parking onder de Beurs. Bovendien zouden metrostations met fietsenstallingen

changement d'habitude de la part des cyclistes ainsi que des adaptations.

Ces emplacements doivent être accessibles. Un vélo électrique pèse lourd, raison pour laquelle son propriétaire ne souhaite pas le monter au troisième étage. Les parkings dans les stations de métro doivent en outre être accessibles jour et nuit. Nous restons ouverts à toutes les propositions.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA

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

concernant la hausse du nombre de conducteurs circulant sans permis de conduire.

Mme Latifa Aït Baala (PS). - Récemment, plusieurs articles de presse ont mis en lumière un phénomène préoccupant, à savoir le nombre croissant de conducteurs circulant sans permis de conduire. Les services de police et de justice signalent une incidence croissante de ces infractions, souvent commises par des conducteurs qui ont déjà fait l'objet d'un retrait ou d'une suspension de permis.

Ce phénomène, loin d'être marginal, représente aujourd'hui un véritable enjeu de sécurité routière, tant pour les conducteurs en infraction que pour les autres usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons. Outre les risques évidents pour la sécurité publique, cette situation soulève également des questions en matière de prévention, de suivi administratif et de coordination entre autorités régionales et fédérales.

Selon la police fédérale, plus de 60 personnes par jour ont été arrêtées en 2023 en Belgique pour défaut de permis de conduire. Une tendance en forte augmentation qui se répercute directement dans les tribunaux. Les témoignages relayés par le monde judiciaire mettent en avant plusieurs réalités. Certains juges et avocats pointent la complexité des procédures administratives pour récupérer un permis, ainsi que la précarité sociale et linguistique de certaines personnes, souvent mal informées. D'autres estiment que les sanctions ne seraient pas suffisamment dissuasives, alors que les récidives se multiplient.

Disposez-vous de données statistiques récentes quant au nombre de cas de conduite sans permis enregistrés au sein de la Région ? Quelle évolution constatez-vous ces dernières années ?

Disposez-vous d'une analyse permettant de mieux comprendre le profil socioéconomique, linguistique ou géographique des personnes concernées ?

dag en nacht toegankelijk moeten zijn. Mensen parkeren ook bij voorkeur in de buurt van waar ze moeten zijn.

We staan echter open voor alle voorstellen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA

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

betreffende de toename van het aantal bestuurders die zonder rijbewijs rondrijden.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) *(in het Frans).* - Politie en justitie melden een toename van het aantal bestuurders dat zonder rijbewijs rondrijdt, vaak nadat hun rijbewijs is ingehouden of ingetrokken. Dat brengt evidente veiligheidsrisico's met zich mee.

Volgens de federale politie werden in 2023 in België dagelijks meer dan zestig bestuurders betrapt op rijden zonder rijbewijs. Rechters en advocaten wijzen op de complexiteit van de administratieve procedures om het rijbewijs weer af te halen en op het feit dat sommige bestuurders slecht geïnformeerd zijn: vaak leven ze in bestaansarmoede en kennen ze weinig Frans of Nederlands. Anderen menen dat de sancties onvoldoende afschrikken.

Hebt u recente cijfers over het aantal gevallen in Brussel? Welke evolutie ziet u de laatste jaren? Wat is het sociaal-economisch, taalkundig of geografisch profiel van de betrokkenen? Hoe ontmoedigt u rijden zonder rijbewijs door preventie of ondersteuning? Hoe werkt u samen met andere overheden samen, zoals de FOD Mobiliteit, de lokale politie en de rechtbanken?

Quelles mesures spécifiques de prévention ou de soutien - par exemple en matière de formation, d'accompagnement, d'information ou de sensibilisation - prenez-vous pour réduire les incitations à conduire sans permis ?

Quelles actions votre cabinet entreprend-il, en collaboration avec les autres niveaux de pouvoir, pour lutter contre ce phénomène ?

Enfin, dans le cadre de vos compétences en matière de mobilité et de sécurité routière, travaillez-vous en concertation avec le SPF Mobilité, la police locale et les tribunaux afin de renforcer l'efficacité des mesures de prévention à Bruxelles et d'assurer un meilleur suivi des infractions liées à la conduite sans permis ?

¹²¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La conduite sans permis recouvre plusieurs types d'infraction. Il peut s'agir d'une personne qui circule sans disposer du permis requis, d'une personne qui continue à conduire malgré un retrait ou une déchéance, ou d'une personne qui refuse de présenter les documents obligatoires aux autorités. Tous ces cas sont graves.

Voici le nombre de cas de conduite sans permis enregistrés en Région bruxelloise et transmis par les services du directeur-coordonateur de la police fédérale pour Bruxelles : il y en a eu 4.079 en 2020, 4.117 en 2021, 3.591 en 2022, 3.939 en 2023 et 3.919 en 2024. Il n'est pas possible de dégager une évolution à partir de ces statistiques, car ni le nombre de conducteurs contrôlés ni le nombre d'actions de contrôle spécifiques n'ont été donnés.

Il faut souligner ici que le nombre d'actions de contrôle et le nombre de conducteurs contrôlés dépendent notamment des capacités opérationnelles des zones de police, de l'effectif disponible et des missions prioritaires.

Il n'existe pas d'étude bruxelloise concernant le profil socioéconomique, linguistique ou géographique des personnes circulant sans permis de conduire. Une lecture manuelle et exhaustive des procès-verbaux - qui mentionnent entre autres la nationalité du conducteur et le pays d'immatriculation du véhicule - pourrait fournir des informations, mais celles-ci resteraient très partielles.

Je suis consciente que mes réponses sont imprécises. Il n'en reste pas moins que c'est une thématique importante. Le permis a ses raisons d'être et rouler sans permis est une infraction grave qui met en danger le conducteur, ses passagers et les autres utilisateurs de la voirie.

¹²¹⁵ **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Madame la Ministre, vous n'avez répondu à plusieurs de mes questions que de manière parcellaire. Outre les données statistiques que vous venez de me fournir, je pense que de nombreuses informations passent encore sous les radars. Or, sans ces informations, il est impossible de mettre en place des politiques publiques adéquates et de mener des campagnes de sensibilisation à destination de profils particuliers.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bij rijden zonder rijbewijs kan het gaan om iemand die niet over het vereiste rijbewijs beschikt, iemand die na een intrekking toch blijft rijden of iemand die weigert zijn documenten te tonen.*

Volgens cijfers van de federale politie bedroeg het aantal gevallen in Brussel 4.079 in 2020, 4.117 in 2021, 3.591 in 2022, 3.939 in 2023 en 3.919 in 2024. Daar zijn geen evoluties uit af te leiden, omdat niet is meegedeeld hoeveel bestuurders gecontroleerd zijn of hoeveel gerichte controleacties gevoerd zijn.

Er bestaat geen Brusselse studie over het sociaal-economisch, taalkundig of geografisch profiel van de betrokkenen. We zouden daar enig zicht op kunnen krijgen door alle processen-verbaal manueel in te kijken, maar ook dat zou onvolledig blijven.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- *Uw antwoord is onvolledig. We hebben veel meer informatie nodig om een efficiënt beleid te kunnen voeren en gerichte campagnes te kunnen voeren. Die moeten volgens mij starten bij de schoolgaande jeugd. De minimumregels die moeten zorgen voor de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte, moeten immers nageleefd worden.*

Selon moi, la sensibilisation doit s'adresser à toutes les catégories de la population et commencer dès le plus jeune âge, autrement dit dans les écoles. Le parc automobile actuel nécessite la détention d'un permis de conduire, mais il viendra probablement un jour où les véhicules seront autonomes et où la question ne se posera plus. En attendant, la réalité est tout autre et, en matière de sécurité pour tous les usagers de l'espace public, il est impératif de veiller à ce que les règles minimales soient respectées.

Enfin, soulignons que le coût du permis de conduire peut constituer un frein et inciter de nombreux jeunes à contourner cet obstacle financier. Ce point mériterait d'être analysé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. BENJAMIN DALLE

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

concernant le respect du Code de la route dans les rues cyclables et en présence de bandes de sélection.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais). - *Au grand dam de nombreux cyclistes, à Bruxelles, le respect des règles relatives aux rues cyclables et aux zones avancées pour cyclistes (ou sas vélo) laisse souvent à désirer. C'est potentiellement dangereux.*

Dans d'autres villes, nous constatons que la sensibilisation et des contrôles ciblés induisent un meilleur respect des règles. Comment envisagez-vous d'améliorer la connaissance des rues cyclables et des sas vélo ?

Comment le marquage de la voirie peut-il renforcer la visibilité et la lisibilité des rues cyclables et des sas vélo ? Y a-t-il une concertation avec les communes et les zones de police concernant l'application de ces règles ?

Disposez-vous de chiffres relatifs au respect de ces règles ?

Depuis 2023, les infractions à certains panneaux de signalisation peuvent être constatées par des agents habilités à infliger des sanctions administratives communales (SAC). Estimez-vous que des SAC devraient pouvoir être infligées en cas d'infraction des règles relatives aux zones cyclables ou aux sas vélo ? Êtes-vous disposé à en discuter avec la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale ?

We zouden ook de kostprijs van het rijbewijs moeten bekijken: die kan jongeren aanmoedigen om eraan te willen ontsnappen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE

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

betreffende het respect voor de verkeersregels in fietsstraten en bij voorsorteerstroken.

De heer Benjamin Dalle (cd&v). - Tot grote frustratie van veel fietsers worden de regels inzake fietsstraten en fietsopstelvakken vaak niet nageleefd. Dat leidt ook tot onveilige situaties.

In ons gewest zijn intussen op heel wat plaatsen fietszones ingericht, aangeduid met de verkeersborden F111 en F113. Op sommige assen worden die fietsstraten zelfs gebruikt als alternatief voor een fietspad, door bijvoorbeeld een ventweg het statuut van fietsstraat te geven.

In die straten geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, zoals overigens in Brussel de algemene regel is. Ook mogen gemotoriseerde bestuurders fietsers niet inhalen, en daar knelt de schoen. Een statuut alleen zorgt niet voor een veilige fietsomgeving, de naleving ervan is cruciaal. We horen helaas veel klachten over auto's die toch inhalen, te snel rijden of onvoldoende afstand houden. In andere steden zien we dat gerichte bewustmaking en handhaving effect sorteren. Campagnes en gerichte controles leiden daar tot een betere kennis en naleving van de regels.

Een verwant element, dat vaak over het hoofd wordt gezien, zijn de fietsopstelvakken. Dat zijn de gemarkeerde zones bij kruispunten waar fietsers vooraan kunnen gaan staan om links, rechts of rechtdoor te rijden, zodat ze veilig kunnen vertrekken en goed zichtbaar zijn. Ook voor die vakken laat het respect vaak te wensen over in Brussel.

Hoe wilt u de kennis over fietszones en fietsopstelvakken verbeteren? Plant u een bewustmakingscampagne of een educatieve actie? Hoe kunnen wegmarkeringen de zichtbaarheid en herkenbaarheid van fietszones en fietsopstelvakken versterken? Is er overleg met de gemeenten en politiezones over

1223

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité va poursuivre son important travail de sensibilisation des automobilistes aux règles en vigueur dans les rues cyclables car nombre d'entre eux ne sont pas encore familiarisés avec le concept. L'information est également disponible auprès des coordinateurs communaux de la sécurité routière et des zones de police. Des vidéos et des infographies ont en outre circulé sur les réseaux sociaux au sujet des sas vélo. Le contrôle du respect des rues cyclables sera aussi renforcé.*

Les zones de police programment leurs actions de contrôle en fonction des suggestions faites par la Région sur la base des plaintes reçues ou des problèmes constatés.

Le dépassement des cyclistes dans les rues cyclables et le non-respect des sas vélo sont des problèmes bien connus, mais les zones de police ne nous ont pas fourni de chiffres sur ces infractions.

Les sanctions administratives communales sont infligées en cas d'infractions à la signalisation routière constatées par des appareils automatiques. Le dépassement d'usagers de la route n'en fait pas partie. Un tel comportement doit toujours être constaté par des agents de police. Par ailleurs, les sanctions administratives communales ne permettent pas de constater les récidives, donc d'être plus sévères dans ces cas.

de handhaving van die regels? Welke contacten bestaan daarover momenteel?

Beschikt u over handhavingscijfers, bijvoorbeeld voor het inhaalverbod in fietszones of het respecteren van de fietsopstelvakken?

Sinds 2023 kan de overtreding van bepaalde verkeersborden ook vastgesteld worden door gemachtigde GAS-ambtenaren. In Brussel geldt één gezamenlijk GAS-reglement voor alle gemeenten. Er bestaan ook afspraken voor de onmiddellijke inning van kleinere overtredingen. Volgens de informatie waar ik over beschik, is het inhaalverbod in fietszones daar momenteel niet in opgenomen. Hoe staat u tegenover een aanpassing van dat reglement, zodat ook voor dat soort overtredingen GAS-boetes mogelijk zijn? Bent u bereid dat te bespreken met de Conferentie van Burgemeesters? Zo niet, welke drempels ziet u?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het respect voor de bestaande infrastructuur en de regels is essentieel. We hebben in Brussel een belangrijke stap gezet door de maximumsnelheid naar 30 km/u te halen, wat meer rust en veiligheid brengt. Om ervoor te zorgen dat de bestaande regels in fietsstraten worden toegepast, is echter veel bewustmaking nodig.

Er zijn veel automobilisten die de verkeersregels willen respecteren, maar te weinig vertrouwd zijn met het concept. Brussel Mobiliteit heeft meermaals bewustmakingsboodschappen verspreid over het juiste gebruik van en gedrag in de fietszones. Het informatiemateriaal is ook verkrijgbaar bij de verkeersveiligheidscoördinatoren van de gemeenten en de politiezones. Er was ook bewustmaking rond opstelvakken voor verkeerslichten, bijvoorbeeld via filmpjes en infographics op sociale media. Zoals bij alle bewustmakingsacties moeten we de boodschap echter regelmatig herhalen.

De markerings voor fietszones zijn vastgelegd in het gewestelijke fietsvadecum. Ze moeten duidelijk zichtbaar zijn. Voorlopig staat de wijziging van de aanbevolen markerings niet op de agenda, maar wel de betere naleving ervan.

De politiezones stellen hun eigen controleprogramma op. Het gewest doet suggesties, stelt hun materiaal ter beschikking en geeft de behoeften op het vlak van controleacties door op basis van de ontvangen klachten of de op het terrein vastgestelde problemen.

Fietsers inhalen in fietszones en de fietsopstelvakken niet respecteren zijn bekende, reële problemen, maar we hebben geen cijfers over die inbreuken bij de politiezones kunnen krijgen.

Via GAS-boetes kunnen we inbreuken op de verkeerssignalisatie die automatisch worden vastgesteld, bestraffen. Weggebruikers inhalen, in fietszones of elders, valt echter niet onder die

¹²²⁵ *Parmi les initiatives de sensibilisation menées à Bruxelles, on peut épingler le brevet du cycliste, destiné aux élèves de primaire pour leur apprendre à circuler à vélo de manière autonome et à respecter le Code de la route.*

Citons également le module de formation destiné aux chauffeurs de bus de la STIB pour les sensibiliser à rester à distance raisonnable des vélos, en les faisant vivre l'expérience d'un dépassement du point de vue du cycliste.

¹²²⁷ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Les cyclistes constatent fréquemment ce type d'infractions au Code de la route, mais je ne crois pas que ce soit de la mauvaise volonté de la part des automobilistes.*

D'après une étude récente de l'Institut Vias, de nombreux usagers n'ont pas une connaissance suffisante du Code de la route. Si la plupart des Bruxellois savent désormais que la vitesse maximale est de 30 km/h, ils semblent ignorer qu'ils ne peuvent pas dépasser les cyclistes dans les rues cyclables.

Je vous invite donc à réaliser des campagnes de sensibilisation spécifiques. Elles pourraient viser le secteur des taxis ou la police, afin qu'ils montrent l'exemple. Pourriez-vous examiner avec le ministre-président et safe.brussels si la question peut être portée à l'attention des zones de police bruxelloises ? Pourriez-vous aussi examiner avec les communes et Brulocalis

inbreuken. Dergelijk gedrag moet altijd worden vastgesteld door politieagenten.

Gezien de situatie van lopende zaken ben ik voorzichtig met het toevoegen van een eigen mening, maar ik denk dat we de negentien gemeenten kunnen bewustmaken op dat vlak en dat we via Brulocalis kunnen doorgeven dat we aanpassingen en uitbreidingen overwegen.

De behandeling van zogenaamde kleine inbreuken via een administratieve procedure heeft ook een nadeel: je kunt op die manier geen recidive vaststellen. Herhaaldelijke vaststelling leidt dus niet tot een zwaardere sanctie voor de overtreder. Die betaalt, waarna er geen spoor van de overtreding overblijft. Het betreft echter gedrag waardoor anderen in gevaar komen, wat niet onschuldig is. Dat is een van de redenen waarom er in het verleden niet is gekozen voor een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied.

Op het vlak van bewustmaking en educatie zijn er initiatieven zoals de brevetten op school. Jonge kinderen kunnen bijvoorbeeld hun fietsbrevet op school halen. Op die manier weten ze van jongs af hoe belangrijk veilig gedrag in het verkeer is. Dat zijn belangrijke bewustmakingsacties, die erop gericht zijn jongeren te leren hoe ze zich in het verkeer moeten bewegen en hoe ze de verkeersregels correct moeten toepassen.

Daarnaast zijn er ook bijvoorbeeld initiatieven waarvoor de MIVB samenwerkt met de fietsorganisaties en waarbij de medewerkers van de vervoersmaatschappij zelf in de positie van de fietser zitten, zodat ze meer inzicht krijgen in de situatie. Buschauffeurs worden daarbij op een vaste fiets gezet terwijl er een bus voorbijkomt. Het doel is om de chauffeurs ervan bewust te maken dat het belangrijk is dat ze op veilige afstand van de fietsers blijven.

Dat is het type initiatieven die in het Brussels Gewest worden genomen.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Blijkbaar hebt u geen cijfers, maar in de praktijk kunnen we vaststellen dat dergelijke verkeersovertredingen heel vaak voorkomen. Ik fiets heel vaak naar het parlement via de Dansaertstraat en de Ortsstraat. Dat traject is vrijwel over de hele lengte een fietsstraat, en toch word ik er dagelijks ingehaald door auto's. Daarnet nog haalde een taxi me in.

Zelfs politievoertuigen leven de regels rond voorsorteerstroken en fietsstraten vaak niet na. Er is dus duidelijk een probleem. Ik geloof dat de meeste mensen deugen en veronderstel dat ze van goede wil zijn. Volgens mij schort er dus iets aan hun kennis van de verkeersregels.

Onlangs bleek uit een studie van Vias Institute dat het lezen van de verkeersinfrastructuur en de kennis van de verkeersregels bij heel wat weggebruikers problematisch is. Bijgevolg is een specifieke bewustmakingscampagne aangewezen, zeker als het over fietsstraten gaat. De meeste Brusselaars zijn inmiddels op

s'il est envisageable d'infliger des sanctions administratives communales ?

- L'incident est clos.

de hoogte van de maximumsnelheid van 30 km/u, maar veel automobilisten zijn zich er niet van bewust dat ze geen fietsers mogen inhalen in fietsstraten.

Ik verzoek u dan ook om specifiek informatie te verspreiden over dat onderwerp. Zulke campagnes hoeven niet per se veel geld te kosten. Ze kunnen bijvoorbeeld ook specifiek gericht zijn tot de taxisector of tot de politie, zodat die de regels beter zou handhaven. U kunt misschien met minister-president Vervoort en safe.brussels nagaan of de kwestie onder de aandacht van de zes Brusselse politiezones kan worden gebracht, zodat de politie het goede voorbeeld zou geven. U zou ook met de gemeenten en Brulocalis moeten nagaan of er GAS-boetes kunnen worden ingezet om de regels te handhaven.

- Het incident is gesloten.