



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commission de la Mobilité,

**chargée des Travaux publics,
du Transport et de la
Sécurité routière**

RÉUNION DU

MARDI 15 SEPTEMBRE 2026

SESSION 2025-2026

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

VERGADERING VAN

DINSDAG 15 SEPTEMBER 2026

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Alain Deneef	8
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,	
et à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,	
concernant la gestion, par JCDecaux, de panneaux publicitaires de la STIB dans l'espace public.	
Discussion – Orateurs :	
M. Mounir Laarissi (Les Engagés)	
M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Bob De Brabandere	14
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,	
concernant le point sur le dossier du parking Brunfaut à Molenbeek-Saint-Jean.	
Question orale de M. Alain Maron	17
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,	

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Alain Deneef	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
en aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,	
betreffende het beheer door JCDecaux van reclameborden van de MIVB in de openbare ruimte.	
Bespreking – Sprekers :	
De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)	
De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Bob De Brabandere	14
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
betreffende de stand van zaken van het dossier rond de Brunfautparking in Sint-Jans-Molenbeek.	
Mondelinge vraag van de heer Alain Maron	17
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	

concernant les prévisions de l'impact sur la mobilité du futur stade de l'Union et l'avis de la STIB dans le cadre des procédures de permis.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant la modernisation de la commission de coordination des chantiers.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant la coordination interrégionale du chantier du carrefour des Quatre Bras de Tervueren et l'impact sur les Bruxellois.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant la plateforme Osiris en sursis.

Question orale de Mme Angelina Chan

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

betreffende de verwachte mobiliteitsimpact van het toekomstige stadion van Union en het advies van de MIVB in het kader van de vergunningsprocedures.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn

betreffende de modernisering van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de intergewestelijke coördinatie en de gevolgen van de werf aan het Vierarmenkruispunt voor de Brusselaars.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het Osirisplatform, dat op zijn laatste adem loopt.

Mondelinge vraag van mevrouw Angelina Chan

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

concernant l'impact du retrait des marquages temporaires sur les voiries bruxelloises.

Question orale de Mme Angelina Chan

30

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

concernant la dématérialisation des abonnements de la STIB.

Question orale de Mme Amélie Pans

33

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

concernant le développement du leasing vélo et le soutien aux vélos-cargos familiaux dans le cadre du plan fédéral Be Cyclist 2.0.

Question orale de M. Fabian Maingain

35

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

concernant l'avenir du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery au regard des contraintes budgétaires et de la coordination des grands chantiers régionaux.

Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor

39

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

betreffende de gevolgen van het verwijderen van tijdelijke wegmarkeringen op de Brusselse wegen.

Mondelinge vraag van mevrouw Angelina Chan 30

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de digitalisering van MIVB-abonnementen.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 33

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de uitbreiding van fietsleasing en de ondersteuning van gezinsbakfietsen in het kader van het federale plan Be Cyclist 2.0.

Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain 35

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de toekomst van het project voor de herinrichting van de Tervurenlaan en de Montgomeryrotonde in het licht van de budgettaire beperkingen en de coördinatie van de grote gewestelijke bouwplaatsen.

Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor 39

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

concernant l'entretien et les dysfonctionnements de la climatisation dans les véhicules de la STIB.

Demande d'explications de M. Fouad Ahidar 42

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

concernant l'autorisation des Tesla autonomes en Belgique et la sécurité routière à Bruxelles.

Discussion – Orateurs :

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

Mme Amélie Pans (MR)

Mme Latifa Aït Baala (PS)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Fouad Ahidar 48

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

concernant l'interdiction des trottinettes électriques partagées à partir du 1er janvier 2027.

Demande d'explications jointe de M. Mounir Laarissi 48

concernant l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service et le renforcement des alternatives de mobilité douce à Bruxelles.

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

M. Mounir Laarissi (Les Engagés)

Mme Clémentine Barzin (MR)

betreffende het onderhoud van en de storingen aan de airconditioning in de voertuigen van de MIVB.

Vraag om uitleg van de heer Fouad Ahidar 42

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de toelating van zelfrijdende Tesla's in België en de verkeersveiligheid in Brussel.

Bespreking – Sprekers :

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

Mevrouw Amélie Pans (MR)

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Fouad Ahidar 48

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het verbod op gedeelde elektrische steps vanaf 1 januari 2027.

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Mounir Laarissi 48

betreffende het verbod op elektrische deelsteps en de versterking van alternatieve zachte mobiliteitsoplossingen in Brussel.

Gezamenlijke bespreking – Sprekers :

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)

Mevrouw Clémentine Barzin (MR)

Mme Latifa Aït Baala (PS)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Stijn Bex (Groen)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Stijn Bex (Groen)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ALAIN DENEEF**
1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement**
de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité,
des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être
animal,

1105 **et à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de**
Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire,
de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

1105 **concernant la gestion, par JCDecaux, de panneaux**
publicitaires de la STIB dans l'espace public.

1105 **M. le président.-** En l'absence de M. Deneef, la demande
d'explications est lue par M. Laarissi.

1107 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).-** La publicité dans l'espace
public fait l'objet d'un débat de plus en plus vif. Plusieurs villes
européennes telles que Grenoble, Nantes, Amsterdam, La Haye
ou Édimbourg ont déjà fait le choix de réduire sensiblement le
nombre de panneaux publicitaires, voire d'interdire la promotion
des produits les plus polluants.

À Bruxelles, la réalité de la publicité dans l'espace public résulte
d'un enchaînement complexe de compétences et de contrats. Les
communes octroient, par voie de concession, le droit d'exploiter
le mobilier urbain publicitaire sur leur territoire. La Région a,
quant à elle, conclu par l'intermédiaire de la STIB un marché
de grande envergure avec JCDecaux portant sur l'équipement
publicitaire associé aux abribus, aux stations de tram et de métro,
ainsi qu'aux faces arrière des bus et des trams. JCDecaux est donc
à la fois opérateur sur le domaine communal et concessionnaire
d'une part substantielle du mobilier lié au réseau de transport
public régional.

Cette articulation soulève des questions de cohérence et de
gouvernance. Une commune qui souhaite réduire le nombre
de dispositifs publicitaires sur son territoire ne dispose, dans
les faits, que d'une marge limitée dès lors qu'une partie
significative de ces dispositifs relève d'un contrat régional.
Par ailleurs, l'éclairage permanent et la numérisation croissante
des dispositifs - écrans LED, panneaux déroulants rétroéclairés,
etc. - entrent en tension avec les objectifs régionaux en matière
de sobriété énergétique, de réduction de la pollution lumineuse
et de qualité du paysage urbain.

Cette question est d'autant plus d'actualité que la concession
Villo, qui inclut un volet publicitaire substantiel exploité par
JCDecaux, arrive à échéance le 16 septembre 2026, c'est-à-
dire demain. Lors de la commission de la Mobilité du 31 mars
2026, vous avez indiqué que Bruxelles Mobilité et urban.brussels
travaillaient de concert à la constitution d'un cadastre des
panneaux publicitaires, en complément de celui constitué pour
les dispositifs Villo. Le futur appel d'offres devrait, par ailleurs,

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ALAIN DENEEF
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor
Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en
Dierenwelzijn,

en aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke
Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende het beheer door JCDecaux van reclameborden
van de MIVB in de openbare ruimte.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Deneef wordt de
vraag om uitleg voorgelezen door de heer Laarissi.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *Er*
komt steeds meer weerstand tegen reclame in de openbare
ruimte. Verschillende Europese steden hebben al stappen gezet
om het aantal grote reclamepanelen terug te dringen en reclame
voor vervuilen producten te verbieden.

In Brussel zijn de bevoegdheden ter zake een kluwen. Zo
kunnen gemeenten een concessie geven om hun stadsmeubilair
te gebruiken voor reclame en heeft het gewest een contract
afgesloten met JCDecaux over reclame aan bushaltes, tram- en
metrostations en op de voertuigen van de MIVB.

Een gemeente die minder reclame wil in haar openbare ruimte
kan daar dus niet zo heel veel aan doen, aangezien een flink
deel daarvan onder een gewestelijk contract valt. De permanente
verlichting en de digitalisering van de reclamepanelen is
bovendien in strijd met de gewestelijke doelstellingen inzake
energieverbruik en lichtvervuiling.

Op 16 september 2026 loopt de Villo-concessie voor JCDecaux,
waarin de plaatsing van reclame inbegrepen is, af. Op 31
maart 2026 zei u dat Brussel Mobiliteit en urban.brussels
werken aan een overzicht van de reclamepanelen. Bij een
nieuwe offerteoproep zouden de aspecten deelfietsen en reclame
gescheiden worden. Bovendien wil de regering de coherentie
tussen het gemeentelijke en het gewestelijke beleid versterken.

dissocier le volet vélo partagé du volet publicitaire, ce qui constitue un changement de modèle radical.

1109 Ce moment charnière offre l'occasion de repenser la cohérence globale entre les contrats régionaux et les politiques communales en matière d'affichage publicitaire.

Dans la déclaration de politique régionale, le gouvernement affirme sa volonté de poursuivre la réforme du règlement régional d'urbanisme (RRU) et de renforcer la cohérence entre les politiques communales et régionales. La cohérence de l'action publique en matière d'affichage en dépend largement.

Où en est concrètement la constitution du cadastre des panneaux publicitaires sur lequel Bruxelles Mobilité et urban.brussels travaillent conjointement ? Quel est le calendrier prévu pour sa finalisation ?

Comment s'organise la coordination entre la STIB, Bruxelles Mobilité, urban.brussels et les dix-neuf communes lorsqu'il s'agit d'implanter, de déplacer ou de retirer des dispositifs publicitaires associés au mobilier de la STIB sur le domaine communal ?

Lorsqu'une commune adopte un règlement réduisant l'affichage publicitaire ou interdisant les écrans numériques sur son territoire, dans quelle mesure cette réglementation est-elle opposable aux dispositifs installés sur du mobilier de la STIB et exploités par JCDecaux ?

Le RRU en cours de révision intègre-t-il des dispositions spécifiques relatives au mobilier publicitaire associé aux infrastructures de la STIB ? Dans l'affirmative, selon quel calendrier ces dispositions devraient-elles entrer en vigueur ?

Compte tenu de la fin programmée de la concession Villo en septembre 2026 et de la volonté du gouvernement de dissocier le volet relatif aux vélos partagés du volet publicitaire, les communes seront-elles formellement consultées en amont de l'élaboration du nouveau cahier des charges ? Selon quelles modalités ?

Enfin, le contrat actuel entre la STIB et JCDecaux sera-t-il rendu accessible aux parlementaires, au besoin sous une forme expurgée des seules clauses commerciales sensibles, afin de permettre un débat éclairé au sein de notre assemblée ?

1111 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).** - Je suis content que les questions écrites ne servent pas à rien : mon collègue Ilyas El Omari s'était, par ce biais, interrogé sur la gestion des arrêts de bus et de trams par les partenaires privés de la STIB, et M. Deneef a rédigé sa présente demande d'explications sur la base des réponses de la ministre à cette question.

M. El Omari s'était donc interrogé sur les instances qui prenaient les décisions, leurs critères pour ce faire et la place réservée au confort des voyageurs.

Wanneer zal het overzicht van de reclamepanelen klaar zijn? Hoe verloopt de coördinatie tussen de MIVB, Brussel Mobiliteit, urban.brussels en de gemeenten bij het plaatsen of weghalen van reclamepanelen?

Als een gemeente in een reglement beperkingen oplegt inzake reclamepanelen, geldt dat dan ook voor reclame op stadsmeubilair van de MIVB? Zal de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) die herzien wordt, daarvoor regels bevatten? Wanneer zullen die in werking treden?

Zullen de gemeenten geraadpleegd worden over het bestek voor de Villo-concessie, waarin deelfietsen en reclame losgekoppeld worden? Krijgen de parlementsleden inzage in het huidige contract tussen de MIVB en JCDecaux, om grondig geïnformeerd te kunnen debatteren?

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans). - *Ik ben blij dat de heer Deneef zich baseert op de antwoorden op een schriftelijke vraag van mijn fractie.*

Mevrouw de minister, u antwoordde onder meer dat JCDecaux ruim 70% van de haltes beheert in veertien gemeenten, dat de gemeenten het beheer van de bushokjes overgedragen hebben aan de MIVB en dat reclame de grondslag is van het economische model achter dat beheer.

Nu zijn er echter veranderingen op til: in een volgende Villo-concessie zullen deelfietsen en reclame gescheiden worden; er

Dans votre réponse, Madame la Ministre, vous indiquiez les éléments suivants :

- JCDecaux gère plus de 70 % des arrêts et intervient dans quatorze communes, tandis que Bauer Media Outdoor a la responsabilité d'environ un quart des arrêts du réseau de surface ;

- nos communes ont confié la gestion de leurs abribus à la STIB et huit d'entre elles interviennent encore directement ;

- le modèle économique repose sur la publicité.

Les acteurs sont donc multiples : la STIB, les communes, les gestionnaires de voiries et les concessionnaires privés. Il faut en outre tenir compte des règles urbanistiques.

Le voyageur ne voit pas tout cela. Il voit un arrêt où il peut s'asseoir ou non, un abribus qui le protège de la pluie ou non, un banc adapté à une personne âgée ou non.

C'est en ce sens que la demande d'explications de notre collègue Deneef est intéressante, d'autant que plusieurs changements interviennent aujourd'hui :

- la concession Villo arrive à son terme ; le futur modèle devra séparer le vélo partagé de la publicité ;

- un cadastre des panneaux publicitaires est en préparation ;

- le cadre urbanistique évolue.

Profitons-en pour entamer une réflexion non seulement sur la publicité, mais sur ce que nous voulons faire de notre espace public, et à qui il doit servir en priorité.

Comment comptez-vous mieux coordonner la gestion en question, pour que les niveaux de confort ne dépendent plus autant de la commune ou du gestionnaire concerné ?

Quels critères de confort, d'accessibilité, de protection contre la pluie et le vent et de qualité des matériaux comptez-vous intégrer dans les futurs cahiers des charges et des concessions ? Dans le nouveau modèle en préparation, comment comptez-vous remettre la fonction première de ces équipements au centre des préoccupations : servir les voyageurs et les Bruxellois plutôt que servir de support publicitaire ?

¹¹¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En guise d'introduction, j'aimerais rappeler que les dix-neuf communes bruxelloises sont compétentes en matière d'abris. J'entends certaines voix demandant la régionalisation de cette compétence - mes opinions personnelles au sujet des régionalisations sont connues -, mais l'autonomie locale est également fort soutenue. Je ne dispose pas de tous les leviers nécessaires pour agir dans ce contexte.

La gestion des abris est répartie entre les communes bruxelloises, la STIB et les communes flamandes situées en périphérie de la

komt een overzicht van de reclamepanelen en de regelgeving wordt aangepast.

Hoe wilt u het beheer door de gemeenten en de concessiehouder beter coördineren, zodat overal hetzelfde comfort geboden wordt? Welke criteria zult u daarvoor hanteren? Hoe zult u ervoor zorgen dat bushokjes weer in de eerste plaats voor het comfort van de reizigers bestemd zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Aangezien de gemeenten bevoegd zijn voor de bus- en tramhokjes heb ik niet alle hefboomen in handen. Het beheer ervan wordt gedeeld door de gemeenten, de MIVB en de Vlaamse gemeenten uit de Rand waar zich hokjes van de MIVB bevinden.*

Elf gemeenten hebben het beheer volledig overgedragen aan de MIVB. In totaal beheren de gemeenten 870 tram- en bushokjes

Région bruxelloise pour les abris du réseau de la STIB présents sur leur territoire. Sur les dix-neuf communes bruxelloises, onze ont confié la gestion de leurs abris à la STIB. Les huit autres gèrent leurs abris de manière autonome.

Actuellement, 870 abris sont sous gestion communale, 809 abris sous gestion de la STIB et 91 abris sous gestion des communes flamandes de la périphérie. Selon les communes, les abris sont exploités soit par le prestataire JCDecaux, soit par le prestataire Bauer Media Outdoor.

Concernant les abris dont la STIB est gestionnaire, si l'intégration de la publicité dans l'abri est possible, c'est souvent l'option retenue par la STIB, car elle permet de financer l'abri et d'offrir un dispositif de qualité aux voyageurs. Lorsqu'un abri ne peut contenir la publicité qui permet son financement (localisation, etc.), la publicité doit être dissociée et on utilise alors le terme de mobilier urbain pour l'information (MUPI).

La méthode actuelle consiste à organiser une visite de terrain avec les instances concernées (commune ou Région en fonction du statut de la voirie) pour définir conjointement une localisation qui respecte la sécurité de l'espace public et les règlements urbanistiques, tout en intégrant les contraintes locales particulières. Ensuite, l'auteur de projet ou le prestataire des abris introduit une demande de permis d'urbanisme auprès d'urban.brussels, avec l'approbation préalable du gestionnaire de voirie. Le risque, en cas de rejet de la demande de permis d'urbanisme, est de ne jamais obtenir d'abri sur l'arrêt, ce qui est contraire aux recommandations urbanistiques et régionales émises dans l'intérêt des usagers des transports publics, y compris des personnes à mobilité réduite.

Pour les abris localisés sur des communes où la STIB n'est pas donneuse d'ordre, la STIB et Bruxelles Mobilité peuvent être impliquées et émettre un avis, si la commune le souhaite et le demande. Sinon, la STIB ne s'occupe pas du dossier.

¹¹¹⁵ Pour les implantations publicitaires les plus sensibles, les instances régionales échangent en amont des demandes de permis afin d'examiner les possibilités et, le cas échéant, des solutions permettant de limiter l'impact sur le contexte urbain, notamment à proximité des quartiers d'habitation, des espaces verts, des établissements scolaires, des carrefours, des zones accidentogènes ou des perspectives vers des biens classés. Des critères d'implantation clairs existent et visent à encadrer les risques d'incidence négative sur l'environnement urbain.

Les communes sont ensuite consultées dans le cadre de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme. Urban.brussels vise alors à tenir compte des avis transmis, pour autant qu'ils s'inscrivent dans le cadre conventionnel applicable et poursuivent l'objectif de bon aménagement des lieux. Il convient toutefois de rappeler qu'un refus d'implantation entraîne généralement de nouvelles propositions de localisation, parfois dans d'autres communes ou dans des contextes urbains

(via concessies voor JCDecaux of Bauer Media Outdoor), de MIVB 809 en de Vlaamse randgemeenten 91.

Als het mogelijk is om reclame te plaatsen, kiest de MIVB daar vaak voor, omdat reclame-inkomsten bijdragen aan de financiering van het comfort van de hokjes. Samen met de gemeente of het gewest wordt een bezoek gebracht aan het terrein om een locatie te vinden die beantwoordt aan de veiligheidsnormen en de stedenbouwkundige regels. Daarna moet urban.brussels een stedenbouwkundige vergunning afgeven.

Voor de tram- en bushokjes die de gemeenten zelf beheren kunnen ze de MIVB en Brussel Mobiliteit om advies vragen, maar anders is de MIVB daar niet bij betrokken.

Voor tram- of bushokjes op gevoelig liggende plaatsen (in drukke wijken, bij groene ruimten of scholen enzovoort), wordt er met de gewestelijke instanties overlegd voor een vergunning wordt aangevraagd. Er zijn duidelijke criteria vastgelegd om de negatieve effecten op de stadsomgeving te beperken.

De gemeenten worden ook geraadpleegd tijdens de vergunningsprocedure. Een vergunning afwijzen ligt moeilijk omdat de tram- of bushokjes dan misschien op een minder geschikte plaats terecht komen. Afwijkingen of bepaalde interpretaties van de regels moeten dus grondig gemotiveerd worden.

Een gemeentelijk verbod op reclame kan een probleem vormen voor de financiering van een nieuw hokje of de vervanging ervan. In de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) wil de regering de voorwaarden voor het plaatsen van reclamepanelen duidelijker afbakenen, in het kader van een

moins appropriés, ce qui, pour urban.brussels, n'est logiquement pas acceptable.

Lors de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme, le fonctionnaire délégué tient compte des prescriptions urbanistiques applicables, qu'elles résultent notamment d'un plan particulier d'affectation du sol (PPAS) ou d'un règlement communal d'urbanisme (RCU). Ces prescriptions s'imposent dans les conditions prévues par le cadre légal applicable. Lorsqu'une marge d'appréciation ou un mécanisme de dérogation est prévu, celui-ci doit être exercé de manière motivée au regard du bon aménagement des lieux, de la sécurité et des caractéristiques propres du site concerné. Il ne s'agit donc pas d'écarter automatiquement les orientations communales, mais d'examiner chaque demande au regard des règles applicables et du contexte urbain dans lequel elle s'inscrit.

L'interdiction de la publicité par une commune sur son territoire peut poser un souci majeur lors de la pose d'un abri neuf ou du remplacement d'abri existant, particulièrement au niveau budgétaire.

Ma collègue Audrey Henry m'a communiqué que le projet de nouveau règlement régional d'urbanisme (RRU) vise effectivement à mieux encadrer et à clarifier les conditions d'implantation des dispositifs publicitaires, tant dans l'espace public que dans l'espace privé. Dans cet esprit, il privilégie une rationalisation des implantations, notamment lorsqu'elles sont liées à des infrastructures ou à du mobilier urbain d'intérêt public : stations, abris de transport en commun, sanitaires publics, etc. L'objectif est de limiter l'encombrement de l'espace public, en particulier sur les trottoirs, d'améliorer la sécurité des usagers et de renforcer la lisibilité du paysage urbain. À ce stade, l'encadrement envisagé couvre les dispositifs publicitaires de manière générale, y compris ceux associés au mobilier lié au réseau de transport public, sans préjudice des arbitrages encore à intervenir dans le cadre de la finalisation du texte.

¹¹¹⁷ Par ailleurs, le dossier relatif à la succession de Villo est actuellement en cours d'élaboration dans le cadre d'un groupe de travail réunissant la STIB et Bruxelles Mobilité. Il est encore trop tôt pour définir les modalités de la concertation avec les différentes parties prenantes. Bien entendu, les communes seront, dans tous les cas, consultées dans le cadre des demandes d'avis qui leur seront adressées au cours des procédures actuelles et prochaines de permis d'urbanisme.

En ce qui concerne le contrat, la STIB m'a indiqué que les documents contractuels ne seront pas transmis en raison de la confidentialité des informations commerciales ou industrielles que ces documents peuvent contenir et ce, dans le respect de l'article 19 § 2, 7° des décret et ordonnance conjoints de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Commission communautaire commune et de la Commission communautaire française du 16 mai 2019 relatifs à la publicité de l'administration dans les institutions bruxelloises.

algemene verbetering van de veiligheid en de leesbaarheid van de openbare ruimte.

De MIVB en Brussel Mobiliteit werken momenteel aan het dossier voor de opvolging van Villo. De gemeenten zullen ongetwijfeld geraadpleegd worden in de loop van de procedure.

De MIVB deelt mee dat het contract met JCDecaux niet aan het parlement bezorgd kan worden, omdat het vertrouwelijke commerciële informatie bevat. Dat is conform artikel 19, § 2, 7° van het gezamenlijke decreet en ordonnantie van 16 mei 2019.

Een debat over reclame in de openbare ruimte zal gevoerd moeten worden in het kader van de nieuwe GSV. Het gaat immers niet alleen om reclame op tram- en bushokjes, maar om alle vormen van reclame en over welke plaats we die in de stad willen geven. Dat valt evenwel onder de bevoegdheid van staatssecretaris Henry.

Le débat plus général sur la publicité dans l'espace public, a fortiori sur la publicité numérique, est bien entendu important. Il convient de le mener dans le cadre de l'élaboration du nouveau règlement régional d'urbanisme (RRU). Il ne s'agit pas uniquement de la publicité présente sur les abris de la STIB, mais de réfléchir plus largement au type de ville que nous voulons construire, à la place que nous souhaitons accorder à la publicité dans l'espace public et aux types de publicité que nous acceptons.

Nous ne sommes pas la première ville à nous interroger sur cette question. Il s'agit d'une réflexion importante, qui doit être menée dans le cadre du RRU, lequel relève de la compétence de ma collègue, Mme Henry.

1119 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- La problématique des écrans publicitaires renvoie, en effet, à différents enjeux, qu'il s'agisse du paysage urbain, de la pollution visuelle potentielle ou de la sobriété énergétique.

Vous avez évoqué les aspects de sécurité relatifs aux emplacements publicitaires. Pourtant, dans de nombreuses zones avec passages pour piétons, la visibilité reste parfois compromise, ce qui fait naître un danger. Le boulevard de Smet de Naeyer en est une belle illustration.

Quant à la taille des panneaux publicitaires, est-elle bien réglementée, a fortiori au vu des demandes introduites par JCDecaux dans le cadre de ce contrat ?

Nous sommes en commission de la Mobilité, raison pour laquelle nous insistons sur la gestion des panneaux publicitaires dans l'espace public : il s'agit donc aussi de l'avenir de Villo. J'espère que cet aspect sera pris en compte dans la future vision de la mobilité.

1119 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Qu'en est-il du confort des passagers souhaitant s'asseoir ? J'ai remarqué que les bancs diffèrent complètement selon le quartier. Vous avez parlé de contexte urbain ; je constate que certains quartiers disposent d'un type de banc, tandis que d'autres en ont d'un modèle différent - plus agréable, en bois, plus bas et sur lequel il est plus facile de s'asseoir.

Cette question fait-elle l'objet d'une réflexion ? Des tests sont-ils réalisés ? Vous basez-vous uniquement sur l'avis des employés de l'administration ou menez-vous aussi des études sur le confort des usagers ? Il n'est pas toujours évident d'attendre cinq, dix ou quinze minutes debout, a fortiori pour les personnes âgées. Avez-vous pris des initiatives à ce sujet ? Par ailleurs, un espace est-il clairement délimité pour signaler l'interdiction de fumer ?

En résumé, quelles sont les actions entreprises pour améliorer le confort des usagers avant qu'ils ne montent dans le tram, le bus ou le métro ?

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est interdit de fumer aux arrêts de bus et aux alentours.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *U had het over de veiligheid, maar op veel plaatsen belemmeren reclamepanelen de zichtbaarheid van voetgangers. Is de grootte van reclamepanelen gereguleerd?*

Gezien het verband met Villo hoop ik dat dit aspect zal meespelen in de toekomstige visie op mobiliteit.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *Het comfort van de zitbanken in de tram- en bushokjes is erg uiteenlopend. Wordt daarover nagedacht? Wordt het meubilair getest? Voor bijvoorbeeld bejaarden is het moeilijk om lang rechtstaand te wachten. Wordt duidelijk aangegeven dat roken aan haltes verboden is?*

Kortom, wat onderneemt u om het comfort van wachtende reizigers te verbeteren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In de omgeving van bushaltes is roken verboden.*

1123 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Je le sais, bien sûr, mais ce n'est écrit nulle part.

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est exact, mais j'en profite pour le rappeler. Il est également interdit de fumer à proximité des établissements scolaires.

La STIB veille, dans la mesure du possible, à augmenter le nombre de places assises aux arrêts très fréquentés.

Monsieur Laarissi, pour toutes vos questions en lien avec le règlement régional d'urbanisme, je vous invite à vous adresser directement à la secrétaire d'État Mme Henry. Cette dernière m'a transmis certaines informations mais je préfère limiter ma réponse aux questions relevant strictement du champ de mes compétences, pour éviter toute erreur. Mais il est effectivement probable qu'il faille revoir l'encadrement.

Nous nous efforçons de répondre au mieux aux besoins des voyageurs, notamment en augmentant la fréquence des bus afin de réduire les temps d'attente, mais aussi en veillant à disposer d'un nombre suffisant de places assises et à protéger celles-ci des intempéries.

- *L'incident est clos.*

1131 **QUESTION ORALE DE M. BOB DE BRABANDERE**

1131 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1131 **concernant le point sur le dossier du parking Brunfaut à Molenbeek-Saint-Jean.**

1133 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Le parking Brunfaut à Molenbeek-Saint-Jean est un site d'une capacité considérable, situé dans un quartier problématique et densément peuplé, à proximité du centre de la commune. Il n'a cessé de se délabrer depuis le départ de l'opérateur privé Indigo.*

Le Logement molenbeekois, propriétaire du site, envisagerait d'en confier la gestion à parking.brussels, mais cette dernière se montrerait prudente en raison des importants investissements nécessaires.

La commune de Molenbeek-Saint-Jean a précisé qu'aucun accord formel n'avait été signé avec parking.brussels, et que des mesures transitoires éventuelles étaient envisagées.

Fin 2025, la situation s'est encore aggravée à cause d'un incendie dans le parking souterrain, qui a dû rester fermé pour des raisons de sécurité.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *Dat wordt nergens aangegeven.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat klopt, maar ik herinner er graag aan. Ook in de buurt van scholen is het verboden te roken.*

De MIVB verhoogt het aantal zitplaatsen aan de drukste haltes. Ook de frequentie van de bussen wordt opgetrokken om zo de wachttijden te verkorten.

Mijnheer Laarissi, voor vragen over de nieuwe GSV moet u zich tot staatssecretaris Henry richten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BOB DE BRABANDERE

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de stand van zaken van het dossier rond de Brunfautparking in Sint-Jans-Molenbeek.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- De Brunfautparking in Sint-Jans-Molenbeek is de voorbije maanden en jaren uitgegroeid tot een belangrijk dossier waarin verschillende bevoegdheden, waaronder parkeerbeleid en veiligheid, samenkomen en de samenwerking tussen het gemeentelijke en het gewestelijke niveau cruciaal is. Het gaat om een parking met een aanzienlijke capaciteit in een dichtbevolkte, met problemen kampende wijk, vlak bij het centrum van de gemeente. Net in dergelijke wijken is een ordentelijk beheer van de parkeercapaciteit essentieel om de druk op de openbare ruimte te beperken, de leefbaarheid te ondersteunen en de veiligheid van gebruikers en omwonenden te waarborgen.

De parking werd jarenlang uitgebaat door de private operator Indigo. Na het vertrek van die operator kwam de site in een moeilijke beheerssituatie terecht. De parking werd in de pers omschreven als onbeheerd en verloederd. Er was sprake van defecte of niet-functionerende toegangsinstallaties, zwerfvuil, graffiti, geurhinder enzovoort. Ook het eigendom en de operationele verantwoordelijkheid kwamen in beeld: de site zou eigendom zijn van Le Logement molenbeekois,

terwijl er tegelijk gesprekken zouden zijn gevoerd over een mogelijke overname door of althans een betrokkenheid van parking.brussels.

In maart 2025 berichtte Bruzz dat Le Logement molenbeekoïs naar parking.brussels keek om het beheer over te nemen, maar dat parking.brussels aangaf voorzichtig te zijn omdat het dossier aanzienlijke investeringen zou vereisen. Daarbij werd ook verwezen naar gesprekken die liepen, zonder dat er op dat moment al een beslissing was genomen.

Het dossier kreeg nadien ook een bestuurlijke dimensie. In een antwoord van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek op een vraag van 15 oktober 2025 stond dat er op dat ogenblik geen formele overeenkomst was ondertekend tussen de gemeente en parking.brussels voor de overname van het beheer van de Brunfautparking. De gemeente gaf daarbij aan dat eerdere communicatie over een ondertekende overeenkomst voorbarig was en dat het ging om een principeakkoord dat nog niet juridisch was geformaliseerd. In hetzelfde antwoord werd melding gemaakt van mogelijke overgangsmaatregelen, waaronder nachtelijke sluiting, versterkte samenwerking met de politiezone, bijkomende veiligheidsvoorzieningen zoals camera's en verlichting, en een progressief herstel van de infrastructuur, telkens onder voorbehoud van financiering en van een formele overeenkomst met parking.brussels.

Eind 2025 werd de situatie nog ernstiger door een brand in de ondergrondse parking. Volgens de brandweer stonden meerdere voertuigen in brand op niveau -2 en werd de betonnen plafondstructuur zwaar beschadigd. Er vielen gelukkig geen gewonden, maar na tussenkomst van een stabiliteitsingenieur werd geconcludeerd dat de parking gesloten moest blijven wegens gevaar.

In februari 2026 werd bevestigd dat het dossier op dat moment nog werd behandeld door de verzekeringsmaatschappijen, maar dat de exacte schade en de financiële gevolgen nog niet vaststonden en dat er nog geen realistische planning voor een eventuele heropening kon worden gemaakt.

Wat is de huidige stand van zaken van het dossier rond de Brunfautparking bij het gewest en parking.brussels? Welke contacten hebben sinds januari 2025 plaatsgevonden tussen parking.brussels, het gewest, de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, Le Logement molenbeekoïs en eventuele andere instanties? Welke stappen heeft parking.brussels reeds gezet, zowel voor als na de brand van december 2025?

Onderzochten het gewest of parking.brussels mogelijke subsidies, investeringsramingen of mogelijke ingrepen in de begroting voor de beveiliging, sanering, herstelling of zelfs exploitatie van de parking? Zo ja, over welke bedragen of ramingen gaat het precies?

Beschikt parking.brussels over recente informatie over de technische staat van de parking, de veiligheidsrisico's, de

¹¹³⁵ *En février 2026, il était confirmé que le dossier était toujours à l'examen auprès des compagnies d'assurance, sans évaluation définitive des dommages ni calendrier réaliste pour une éventuelle réouverture.*

Depuis janvier 2025, quels contacts ont eu lieu entre parking.brussels, la Région, la commune, Le Logement molenbeekoïs et les autres instances concernées ? Quelles mesures parking.brussels a-t-il prises à ce jour ?

La Région ou parking.brussels ont-ils envisagé des subventions, investissements ou interventions budgétaires pour sécuriser, assainir, réparer, voire exploiter le parking ? Dans l'affirmative, pour quels montants ?

Existe-t-il une forme d'accord entre parking.brussels et la commune ou le propriétaire du parking ? Sous quelle forme ?

Quel est le suivi administratif réservé à ce dossier chez parking.brussels ?

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Le parking étant actuellement géré par la commune, il lui appartient de trouver une solution. Des contacts sont toutefois en cours entre parking.brussels, la commune et Le Logement molenbeekois en vue d'assurer une gestion partagée.*

Le dossier est suivi par le service « hors voirie » de parking.brussels. Un éventuel transfert de la gestion à l'agence de stationnement ne pourra avoir lieu qu'après la réalisation de travaux, qui relèvent de la responsabilité de la commune et du Logement molenbeekois.

1137 **M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) (en néerlandais).**- *Le parking est certes géré par la commune, mais cela ne vous exonère pas de vos responsabilités.*

Ces problèmes ne sont pas nouveaux. Il est temps d'agir. Il faut sortir de l'impasse du « parking fantôme ». L'enjeu est avant tout celui de la qualité de vie dans ce quartier difficile.

- L'incident est clos.

stabiliteit van de structuur of de voorwaarden voor een eventuele heropening?

Bestaat er een formele overeenkomst, een ontwerp van overeenkomst of een intentieverklaring tussen parking.brussels en de gemeente of de eigenaar van de parking? Zo ja, wat is de aard van dat document?

Hoe wordt het dossier bij parking.brussels administratief opgevolgd? Welke dienst of welk aanspreekpunt is belast met het overleg met de gemeente Sint-Jans-Molenbeek?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De parking wordt momenteel beheerd door de gemeente en het is dan ook aan de gemeente om een oplossing te vinden. Er zijn inderdaad contacten tussen parking.brussels, de gemeente Sint-Jans-Molenbeek en Le Logement molenbeekois over de Brunfautparking. Parking.brussels staat open voor een samenwerking met de gemeente en Le Logement molenbeekois voor het toekomstige beheer van de site.

Binnen parking.brussels wordt het dossier administratief opgevolgd door de dienst Off-street parkeren, die ook als aanspreekpunt voor de gemeente fungeert. Door de brand kan een eventuele overdracht van het beheer aan parking.brussels pas plaatsvinden nadat de noodzakelijke herstellingswerken zijn uitgevoerd. De herstelling en de beveiliging van de parking vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente en Le Logement molenbeekois.

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).- De parking wordt momenteel inderdaad door de gemeente beheerd, maar dat betekent niet dat u geen verantwoordelijkheid kunt nemen. Het dossier sleept al heel lang aan en de toestand gaat alsmaar verder achteruit. De bevoegde overheden moeten nu eindelijk ingrijpen en zorgen voor een veilige, schone en degelijk beheerde parking. De site is immers een echte stadskanker aan het worden.

De problemen zijn niet nieuw. Al in 2018 stond het overheidstoezicht op de parking ter discussie na de vondst van een lichaam. In 2024 werden er problemen gemeld zoals defecte camera's, nachtlawaai en onveiligheid, en in 2025 kwamen daar nog vandalisme en meldingen van geldafpersing bij. Begin dit jaar brak er ten slotte een brand uit, waardoor de structurele veiligheid van de site in vraag werd gesteld. U kunt de huidige toestand dus moeilijk voorstellen als een plots of volledig nieuw probleem. Of de oorzaken van de problemen bij het gewest of bij de gemeente Sint-Jans-Molenbeek moeten worden gezocht, laat ik in het midden, maar er moet in elk geval worden ingegrepen.

De parking ligt bovendien in een moeilijke wijk, die met enorm veel problemen kampt. Het zou een goede zaak zijn als het probleem van deze 'spookgarage' – want zo wordt ze tegenwoordig genoemd – op relatief korte termijn opgelost raakt. Dat is niet alleen belangrijk voor de parkeergelegenheid, maar vooral ook voor de levenskwaliteit in de wijk.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN MARON
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de verwachte mobiliteitsimpact van het toekomstige stadion van Union en het advies van de MIVB in het kader van de vergunningsprocedures.

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- De stedenbouwkundige procedures voor het nieuwe stadion van Union op de Bemptsite zijn lopende. Een dergelijk project heeft niet alleen gevolgen voor de inrichting van de site en het leefmilieu, maar ook de mobiliteit.

Welke mobiliteitsinvesteringen zijn er nodig? Zijn die al begroot? Welke informatie heeft Brussel Mobiliteit daarover verstrekt?

De MIVB waarschuwt voor moeilijk beheersbare verkeersverschuivingen wanneer wegen worden afgesloten naar aanleiding van een voetbalwedstrijd. Daarnaast moet er een pendelbusdienst komen naar de parkings en moet de capaciteit op de reguliere MIVB-lijnen worden uitgebreid. Volgens de vervoersmaatschappij is er nog geen akkoord over die aanzienlijke kosten.

Is dat inderdaad zo? Hoe schat u zelf de meerkosten in voor de MIVB?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De komst van het nieuwe stadion van Union vergt aanzienlijke gewestelijke investeringen. Er loopt een stedenbouwkundige procedure en bij het aantreden van de regering is het overleg tussen het gewest, de gemeente en de club hervat. Voor de Britse Tweedelegerlaan zijn er samen met Brussel Mobiliteit voorstellen uitgewerkt, die in de aanvraag voor

QUESTION ORALE DE M. ALAIN MARON

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

concernant les prévisions de l'impact sur la mobilité du futur stade de l'Union et l'avis de la STIB dans le cadre des procédures de permis.

M. Alain Maron (Ecolo).- Les procédures urbanistiques relatives à l'éventuel futur stade de l'Union, sur le site du Bempt, sont en cours. L'établissement éventuel d'un stade sur cette zone pose des questions à des multiples niveaux, dont l'aménagement général du lieu, l'environnement, mais aussi la mobilité. La construction d'un tel stade, soutenue par le gouvernement dans son accord de majorité, implique indubitablement des investissements régionaux en matière de mobilité, par le biais tant de Bruxelles Mobilité que de la STIB.

Dès lors, quels sont les investissements prévus dans les études relatives à l'implantation du stade pour ce qui est de la modification et de la construction de voiries, voire de la modification d'espaces publics ? Quels sont les indications de Bruxelles Mobilité à cet égard ? À combien s'élèvent ces investissements ? Sont-ils prévus dans le budget, en ce compris dans son volet trisannuel ?

Dans son avis remis à l'occasion de l'enquête publique, la STIB a émis des remarques diverses, notamment sur les importants risques de reports de circulation difficiles à gérer, certaines artères étant fermées pendant les matches. Ses remarques portaient également sur la nécessité de prévoir le financement des navettes depuis et vers les parkings - qui nécessiteraient une dizaine de bus articulés - et sur le renfort des lignes régulières de la STIB dans les environs. Elle indique que le scénario de mobilité évoqué dans le rapport d'incidences implique des coûts financiers importants, qui n'ont pas été validés et qui nécessitent « dans le contexte budgétaire actuel des discussions et validations politiques ». La STIB sous-entend donc que ces discussions n'ont pas encore eu lieu.

Enfin, quelle est l'évaluation des coûts supplémentaires d'exploitation et d'investissement, de la part de la STIB, liés au nouveau stade de l'Union ? Confirmez-vous qu'il n'y a, pour le moment, aucune piste de financement prévue pour ces coûts, comme la STIB l'indique dans son avis ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit, en effet, d'un investissement majeur pour la Région. Comme vous l'indiquez, le gouvernement s'est clairement prononcé à cet égard dans sa déclaration de politique générale. Une procédure d'urbanisme est en cours et les discussions entre la Région, la commune de Forest

et le club ont repris après la formation du nouveau gouvernement, auxquelles contribuent bien entendu mon cabinet et mes services.

Dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme déposée par l'Union saint-gilloise, des aménagements sont proposés pour le boulevard de la Deuxième armée britannique, lesquels ont été pensés en concertation avec Bruxelles Mobilité. Ces adaptations font partie du périmètre de la demande de permis déposée par le club et devraient donc, théoriquement, être financées par ce dernier.

Dans l'avis de la STIB auquel vous faites référence, celle-ci formule effectivement des remarques concernant le volet mobilité du futur stade. Le projet actuel ne prévoit pas de grand parking souterrain. En outre, le rapport d'incidences comprend des scénarios ambitieux en matière de recours aux modes actifs et de transports publics pour la mobilité des supporters, ce qui est bien évidemment encouragé. Un recours accru aux transports publics implique néanmoins de proposer une offre suffisante, soit au moyen de renforts de fréquences, soit d'un système de navettes.

La STIB estime qu'environ dix bus articulés seraient nécessaires pour acheminer les supporters depuis le park and ride (P+R) Ceria. Or, durant les heures de pointe, la quasi-totalité du parc est en exploitation et la STIB ne dispose pas de suffisamment de véhicules et de chauffeurs de réserve pour assurer un tel service. Elle préconise dès lors d'organiser les matches à grande fréquentation aux moments où le réseau est moins sollicité. Une autre option pourrait être de passer par des navettes privées, si la STIB n'est pas en mesure de fournir les véhicules et les chauffeurs nécessaires.

Par ailleurs, l'organisation de navettes ou de renforts de fréquences représente un coût considérable. Ce coût devra être porté, en règle générale, par l'organisateur des événements, d'autant plus que ceux-ci seront générateurs d'importants bénéfices. À titre de comparaison, d'autres organisateurs d'événements qui se tiennent à Forest National ou de concerts au stade Roi Baudouin participent au financement des renforts des transports publics les soirs de concert et/ou prévoient des pass événement.

En effet, tel que mentionné dans son avis d'instance, Bruxelles Mobilité recommande que l'Union saint-gilloise fournisse un plan de financement des mesures de mobilité, y compris de renforcement de l'offre en transport public ainsi que de la mise en place de navettes entre le P+R Ceria et le futur stade.

C'est dans cette optique que mon cabinet, la STIB et Bruxelles Mobilité participent activement aux concertations avec les porteurs de projet et les autres cabinets et services compétents, notamment avec ma collègue Audrey Henry, afin de mener des discussions visant à concrétiser l'organisation de l'offre de mobilité vers et depuis le stade à venir.

stedenbouwkundige vergunning zijn opgenomen en in principe door de club zullen worden gefinancierd.

Het huidige project omvat geen grote ondergrondse parking, maar zet in op actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer. De MIVB schat dat er voor de pendeldienst naar de park-and-ride Coovi ongeveer tien gelede bussen nodig zijn. Tijdens de spits beschikt de MIVB daarvoor over onvoldoende capaciteit. Daarom stelt de maatschappij voor om de wedstrijden buiten de piekuren te organiseren of private pendelbussen in te zetten.

De aanzienlijke kosten voor extra openbaar vervoer zouden in principe door de club moeten worden gedragen. Voor evenementen in Vorst Nationaal of het Koning Boudewijnstadion is dat ook het geval. Brussel Mobiliteit adviseert dat de voetbalclub een financieringsplan opstelt voor alle mobiliteitsmaatregelen. Mijn kabinet, de MIVB en Brussel Mobiliteit overleggen daarover actief met de club, het kabinet van staatssecretaris Henry en de bevoegde diensten.

1151 **M. Alain Maron (Ecolo).**- Vous demanderez donc à l'Union saint-gilloise de participer aux coûts d'exploitation relatifs à de nouvelles navettes, par exemple. Néanmoins, des coûts d'investissement sont aussi à prévoir sur les voiries publiques, en dehors des voiries dont le club est propriétaire.

Sur ce point spécifique, de quel montant parle-t-on au juste ? Combien la Région devra-t-elle investir pour modifier les espaces publics autour du stade ? S'agit-il de 1 million d'euros ou plutôt de 10 millions d'euros ? Il faudra bien sûr faire venir les navettes de bus, mais aussi toute une série d'autres personnes. Je n'ai pas l'impression que toute la clarté a été faite à cet égard.

1151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le périmètre actuel, en ce qui concerne les tronçons ayant fait l'objet d'une concertation avec Bruxelles Mobilité, on parle d'environ 1 million d'euros, montant normalement prévu dans le cadre du projet d'aménagement du stade. Si d'autres projets aux alentours sont envisagés, ils devront être discutés. Je suis toutefois prudente avec les chiffres, car ils peuvent évoluer en fonction des choix posés et des coûts qu'ils représentent.

- *L'incident est clos.*

1157 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1157 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1157 **concernant la modernisation de la commission de coordination des chantiers.**

1159 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La coordination des chantiers en Région bruxelloise constitue un enjeu majeur tant pour la qualité de vie des habitants et le bon fonctionnement de l'espace public que pour la fluidité de la mobilité. Au cœur de ce dispositif figure la commission de coordination des chantiers, chargée d'assurer la concertation, l'articulation et la planification des interventions menées par les différents acteurs concernés, qu'il s'agisse des impétrants - Sibelga, Vivaqua ou autres opérateurs de réseaux - ou des gestionnaires de voirie.

Cette commission joue notamment un rôle essentiel dans l'application du principe dit des trois ans, lequel vise à éviter - sauf urgence absolue - la réouverture d'une même voirie dans ce délai après la clôture d'un chantier. L'objectif en est clair : inciter les opérateurs à mutualiser davantage leurs interventions afin de limiter les nuisances, les surcoûts et la répétition de travaux sur les mêmes axes.

La déclaration de politique régionale s'engage à améliorer la coordination des acteurs de la mobilité, notamment en matière de chantiers. Or, plusieurs interrogations subsistent quant à l'effectivité de ce principe et, plus largement, à l'efficacité du dispositif actuel de coordination. Par ailleurs, lors des récents

De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).- Naast de meerkosten voor de MIVB zijn er ook investeringen nodig aan het wegennet. Hoeveel zal het gewest daarin moeten investeren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Momenteel worden die kosten op ongeveer 1 miljoen euro geraamd. Als er nog projecten aan de huidige perimeter zouden worden toegevoegd, kan dat budget nog stijgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn

betreffende de modernisering van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- De coördinatie van de gewestelijke wegenwerken wordt behartigd door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, die zorgt voor de planning en het overleg tussen nutsbedrijven en wegbeheerders.

Een belangrijk instrument daarbij is het principe dat eenzelfde weg gedurende drie jaar na het einde van een werf niet opnieuw mag worden opengebroken. Er heersen echter twijfels over de daadwerkelijke toepassing en controle van dat principe. Daarnaast werd de modernisering van de commissie aangekondigd naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen.

Welke hervorming heeft de regering juist voor ogen? Zal de commissie eerder een adviserende of een beslissingsbevoegdheid krijgen? Zal haar werking grondig worden herzien?

Hoe denkt u de coördinatie van de werven te verbeteren? Zullen de maatregelen betrekking hebben op de meerjarenplanning,

débats budgétaires, une réorganisation de la commission de coordination des chantiers a été évoquée, ce qui soulève des questions sur son avenir, ses missions et les moyens nécessaires pour renforcer son action.

Où en est la réorganisation de la commission de coordination des chantiers ? Quels constats ont conduit le gouvernement à envisager une telle évolution ?

Quel avenir entendez-vous donner à cette commission ? S'agit-il de renforcer son rôle consultatif, de lui conférer davantage de pouvoirs contraignants, ou de revoir en profondeur son mode de fonctionnement ?

Quelles pistes concrètes sont aujourd'hui à l'étude pour améliorer l'efficacité de la coordination des chantiers en voirie : nombre d'acteurs et de réunions, logiciels, etc. ? Prévoyez-vous, par exemple, une meilleure programmation pluriannuelle des travaux ou des mécanismes de sanction en cas de mauvaise coordination ?

De quelle manière la modernisation de l'outil Osiris peut-elle être mise à profit pour améliorer la planification, le suivi et l'anticipation des chantiers ? Cette modernisation permettra-t-elle une meilleure visibilité des travaux à venir, une meilleure détection des chevauchements potentiels et une plus grande transparence pour les pouvoirs publics et les citoyens ?

¹¹⁶¹ Le principe des trois ans est-il aujourd'hui pleinement respecté et effectivement contrôlé ? Combien de dérogations à cette interdiction de réouverture ont été accordées en 2025, et sur quels fondements ?

Le gouvernement a-t-il étudié la possibilité d'accentuer la rationalisation de la gestion des chantiers, par exemple en imposant une coordination plus contraignante entre impétrants, en fixant des fenêtres de travaux communes, des gains communes ou en conditionnant certaines autorisations à une planification coordonnée ?

Enfin, quelles garanties apportez-vous quant à la capacité future de la commission à jouer pleinement son rôle de régulation et de prévention des chantiers mal coordonnés ? Autrement dit, comment éviter que la réforme éventuelle se limite à une simple adaptation administrative, sans véritable amélioration opérationnelle sur le terrain ?

¹¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La Région est en effet le théâtre de très nombreux chantiers de toutes natures. Ils ont majoritairement un caractère inéluctable lié aux impétrants institutionnels du secteur de l'eau et de l'énergie, comme Vivaqua, Sibelga, Elia ou Fluxys, à la mobilité, comme Bruxelles Mobilité, la STIB, la SNCB ou Infrabel, ou encore au secteur des télécommunications et de la fibre optique.

Le cadre réglementaire de la coordination des chantiers et son application opérationnelle que constitue la plateforme Osiris ont fait l'objet d'un processus d'évaluation impliquant tous les

de werking van de commissie, de software, de sancties of een efficiëntere samenwerking tussen de actoren?

Zou de modernisering van Osiris kunnen leiden tot een betere opvolging en tot meer transparantie?

Wordt het principe van drie jaar daadwerkelijk nageleefd? Hoeveel afwijkingen werden in 2025 toegestaan? Overweegt de regering striktere vormen van coördinatie, zoals gemeenschappelijke werkperiodes of een verplichte gecoördineerde planning? Hoe garandeert u dat de hervorming niet louter administratief blijft maar ook zichtbare verbeteringen oplevert op het terrein?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Het Brussels Gewest telt jaarlijks ongeveer 130.000 werven. In de meeste gevallen gaat het om noodzakelijke infrastructuurwerken door nutsbedrijven en mobiliteits- en telecomoperatoren. De regelgeving rond de coördinatie van de werven en het Osirisplatform werd geëvalueerd met de betrokken actoren en gebruikers. Hun aanbevelingen vormen de basis voor de geplande hervorming.

Brussel Mobiliteit werkt momenteel een hervormingsvoorstel uit, dat voor het jaareinde aan de regering zal worden voorgelegd.

acteurs concernés, dont, forcément, les publics cibles auxquels elle s'adresse. Ces derniers ont pu explicitement faire part de leur vision et de leur expérience. Les éléments qui alimentent la refonte du cadre et de l'outil Osiris proviennent de ce travail d'évaluation participatif, reposant sur les expériences de l'opérateur comme des utilisateurs.

Une série de recommandations en a été extraite, que Bruxelles Mobilité est en train de traduire en éléments à intégrer dans un projet de réforme. Les orientations de ce projet seront présentées au gouvernement avant la fin de l'année. La commission de coordination des chantiers y trouvera une confirmation de son rôle, mais il est entendu qu'il convient d'améliorer son intervention et sa valeur ajoutée.

Une meilleure programmation pluriannuelle des chantiers et des autres occupations temporaires de la voirie ainsi qu'un approfondissement des mécanismes de sanction sont en effet nécessaires. Le nombre de dossiers que la commission a à traiter doit être rationalisé. Cela implique notamment de disposer d'une meilleure vue des occupations temporaires de la voirie (chantiers et événements compris), en incitant les impétrants et les acteurs impliqués à participer pleinement à l'exercice de programmation pluriannuelle.

En ce qui concerne les mécanismes de sanction, il faut diversifier les outils qui permettent aux administrateurs de voirie d'arrêter des chantiers ou d'imposer des sanctions plus adaptées aux impétrants ne respectant pas les dispositions qu'ils ont émises ou celles de l'ordonnance.

À cela s'ajoute l'enjeu de la convivialité d'Osiris. Une nouvelle version de la plateforme informatique tenant compte de l'évolution des systèmes d'exploitation doit être développée. Une série de modules de cette plateforme a en effet été désengagée, étant donné qu'ils ne sont plus supportés par leurs développeurs. La nouvelle application devra valoriser l'efficacité et la simplicité d'usage.

¹¹⁶⁵ Concernant les dérogations de trois ans, de manière générale, le principe de la zone figée est respecté et une dérogation n'est accordée que dans des cas d'exception qui exigent une approche pragmatique, comme le raccordement d'un impétrant institutionnel qui aurait omis de se coordonner ou qui serait confronté à une situation inéluctable.

Ces exceptions sont toujours justifiées par l'intérêt des citoyens et des entreprises afin d'éviter un préjudice en l'absence d'une intervention rapide.

Pour donner un ordre de grandeur, sur 130.000 chantiers annuels, seuls 105 chantiers ont bénéficié d'une dérogation à ce principe en 2026, 260 en 2025 et 208 en 2024.

¹¹⁶⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Les différents usagers étaient nombreux à demander une amélioration du système. Avant cela, la Cour des comptes, à travers son audit de la commission de coordination des chantiers en 2021 et son suivi

De rol van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen blijft dezelfde, maar haar werking en toegevoegde waarde worden geoptimaliseerd. Er wordt ingezet op een betere meerjarenplanning en planning van tijdelijke werken, en op een efficiëntere behandeling van de dossiers.

Ook de sanctiemogelijkheden worden uitgebreid. Wegbeheerders moeten over meer instrumenten beschikken om slecht gecoördineerde of niet-conforme werken stil te leggen en sancties op te leggen.

Daarnaast wordt Osiris vernieuwd. Het platform zal gebruiksvriendelijker en efficiënter worden.

Het principe van het werfverbod gedurende drie jaar wordt over het algemeen nageleefd. Afwijkingen worden alleen in uitzonderlijke situaties toegestaan. Op de ongeveer 130.000 per jaar waren dat er 105 in 2026, tegenover 260 in 2025 en 208 in 2024.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans). - Veel gebruikers vroegen om het systeem te verbeteren. Daarnaast

en 2024, avait toutefois mis au jour des faiblesses chroniques dans la gestion de l'espace public bruxellois et conduit à nous interroger sur l'architecture même du système. La Cour des comptes considérait que le fonctionnement de la commission était lourd, coûteux, et pas de nature à créer la valeur ajoutée attendue d'une instance de coordination stratégique.

Faut-il continuer à faire examiner individuellement des milliers de dossiers par une commission très large ou faut-il recentrer celle-ci sur les véritables arbitrages stratégiques et confier davantage des tâches opérationnelles et automatisables à Bruxelles Mobilité et à Osiris ? Il suffit de s'inspirer des recommandations de la Cour des comptes qui sont claires en la matière. Il est positif et essentiel d'avoir demandé l'avis des usagers, mais je regrette que vous n'ayez pas appliqué les recommandations qui vous apparaissaient comme les plus importantes.

Vous avez fixé la fin de cette année comme délai d'avancement du dossier. Au vu de la brièveté de cette législature, une réforme s'impose en effet et nous vous demandons d'accélérer le tempo pour moderniser l'outil et améliorer l'image qu'ont les Bruxellois de la coordination des chantiers dans leur espace public.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant la coordination interrégionale du chantier du carrefour des Quatre Bras de Tervueren et l'impact sur les Bruxellois.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le carrefour des Quatre Bras de Tervueren constitue l'un des principaux axes d'accès à l'est de Bruxelles. Situé à la frontière entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale, il assure la connexion entre l'avenue de Tervueren, le ring de Bruxelles et plusieurs axes majeurs empruntés quotidiennement par les navetteurs et les habitants des communes de l'est bruxellois.

Avec un trafic estimé à près de 100.000 véhicules par jour, ce nœud de mobilité joue un rôle essentiel pour l'accessibilité de Bruxelles et influence directement la qualité de vie des riverains, notamment à Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre.

Plusieurs projets d'importance y sont actuellement envisagés : le gouvernement flamand prévoit une rénovation complète du tunnel des Quatre Bras à l'horizon 2029 afin de moderniser ses équipements de sécurité et ses infrastructures techniques.

Parallèlement, un plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) est en cours

heeft het Rekenhof in zijn audits van 2021 en 2024 chronische tekortkomingen vastgesteld: de werking is omslachtig en duur.

Is het wel nodig om duizenden aparte dossiers voor te leggen aan een brede commissie? Zou de commissie zich niet beter beperken tot strategische beslissingen en operationele taken overlaten aan Brussel Mobiliteit en Osiris?

Het is positief dat de gebruikers werden geraadpleegd, maar met de belangrijkste aanbevelingen van het Rekenhof is geen rekening gehouden. Gezien de korte zittingsperiode zou de hervorming versneld moeten worden doorgevoerd.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de intergewestelijke coördinatie en de gevolgen van de werf aan het Vierarmenkruispunt voor de Brusselaars.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- De Vlaamse regering voorziet in 2029 een volledige renovatie van de Vierarmtunnel en werkt aan een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan om de inrichting van het Vierarmenkruispunt te herzien. Er worden verschillende scenario's onderzocht, waaronder de aanleg van compacte kruispunten of een herinrichting van de Tervurenlaan.

Die projecten passen in een bredere aanpassing van de mobiliteitsinfrastructuur ten oosten van Brussel, waaronder de herinrichting van het Herrmann-Debrouxviaduct en de uitbouw van de fietsinfrastructuur.

De recente werkzaamheden aan het Leonardkruispunt hebben het belang aangetoond van een nauwe coördinatie tussen de verschillende overheden om de overlast te beperken.

Welk overleg vindt er momenteel plaats tussen uw kabinet, Brussel Mobiliteit en de bevoegde Vlaamse autoriteiten? Is dit

d'élaboration pour repenser l'aménagement de surface du carrefour. Différents scénarios sont étudiés, parmi lesquels la création de carrefours compacts, ou encore une reconfiguration de l'avenue de Tervueren à son entrée dans Bruxelles.

Ces projets s'inscrivent dans un contexte plus large de transformation des infrastructures de mobilité à l'est de la capitale, comprenant notamment le réaménagement du viaduc Herrmann-Debroux et le développement des infrastructures cyclables.

L'expérience récente des travaux du carrefour Léonard a mis en évidence l'importance d'une coordination étroite entre les différents niveaux de pouvoir, afin de limiter les impacts sur les usagers. Les autorités flamandes ont d'ailleurs elles-mêmes souligné la nécessité d'une concertation approfondie avec la Région de Bruxelles-Capitale avant toute décision définitive concernant les Quatre Bras.

Quelles concertations sont actuellement menées entre votre cabinet, Bruxelles Mobilité et les autorités flamandes compétentes, notamment De Werkvennootschap, concernant ce dossier ?

Ce dossier a-t-il été abordé dans le cadre de la conférence interministérielle (CIM) de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications ou d'autres instances de concertation interrégionale ? Si oui, quelles orientations en sont-elles ressorties ?

1175 Quel scénario avez-vous retenu parmi les quatre qui concernent directement le carrefour ? Disposez-vous d'un calendrier actualisé des différentes phases de travaux envisagées ? Quelles garanties avez-vous quant à la coordination de ces chantiers avec les autres projets de mobilité prévus dans la zone ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle reçu les études de trafic et modélisations relatives aux différents scénarios examinés par les autorités flamandes ? Le cas échéant, quelles conclusions vos services tirent-ils quant à leurs impacts sur l'accessibilité de Bruxelles, les risques de congestion et les éventuels reports de trafic vers les voiries locales bruxelloises, notamment à Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre ?

Les conséquences environnementales et sanitaires pour les habitants des quartiers limitrophes ont-elles fait l'objet d'analyses spécifiques ? Des mesures d'atténuation, telles que des dispositifs antibruit, des limitations temporaires de vitesse ou des aménagements de protection des riverains sont-elles envisagées ?

Enfin, estimez-vous que les intérêts de la Région de Bruxelles-Capitale sont aujourd'hui suffisamment pris en considération dans le cadre de l'élaboration de ces projets ? Dans la négative, quelles initiatives entendez-vous prendre afin de renforcer la concertation et la coordination entre les deux Régions ?

dossier besproken op de interministeriële conferentie Mobiliteit of in andere interregionale overlegorganen?

Welk scenario geniet uw voorkeur? Wat is het tijdschema? Welke garanties hebt u over de afstemming met de andere mobiliteitsprojecten?

Heeft Brussel Mobiliteit de verkeersstudies ontvangen over de verschillende scenario's? Welke gevolgen hebben die scenario's voor de bereikbaarheid van Brussel, het risico op files en de mogelijke verschuiving van het verkeer naar lokale wegen?

Zijn de gevolgen voor het milieu en de gezondheid van de omwonenden geanalyseerd? Komen er geluidsbeperkende voorzieningen of tijdelijke snelheidsbeperkingen?

Vindt u dat er voldoende rekening wordt gehouden met de Brusselse belangen?

1177 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La Région flamande a récemment annoncé son intention d'entamer, à partir de 2029, une rénovation de grande ampleur du tunnel situé sous le carrefour des Quatre Bras, dans le cadre d'un partenariat public-privé. Elle examine également un réaménagement du carrefour des Quatre Bras proprement dit. Cette réflexion porte aussi sur certains axes voisins, notamment l'avenue de Tervueren du côté bruxellois, car les choix d'aménagement du carrefour auront des répercussions directes sur l'organisation de la mobilité dans les environs immédiats.

La rénovation du tunnel sera portée par l'Agence flamande des routes et de la circulation (AWV), tandis que le réaménagement du carrefour relève de la société De Werkvennootschap. La Région flamande souhaite, dans la mesure du possible, coordonner ces deux interventions. En effet, la rénovation complète du tunnel nécessitera également de gros travaux en surface et nécessitera l'ouverture d'une partie du carrefour actuel.

Par le passé, plusieurs échanges ont déjà eu lieu entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale au sujet des travaux prévus dans le tunnel et du réaménagement du carrefour des Quatre Bras. Étant donné que le budget nécessaire à la rénovation du tunnel et les répercussions du chantier sont désormais mieux connus - notamment sur le carrefour en surface -, il convient d'intensifier les discussions entre les deux Régions. Une première réunion entre Bruxelles Mobilité, l'AWV et De Werkvennootschap a notamment eu lieu cet été.

Le dossier de rénovation du tunnel des Quatre Bras fait l'objet d'un suivi structurel au sein de la plateforme interrégionale Minder Hinder, notamment pour ce qui concerne la planification du chantier et ses effets sur la mobilité. Bruxelles Mobilité participe à cette plateforme par l'intermédiaire d'un représentant permanent. Le réaménagement du carrefour des Quatre Bras présente, quant à lui, un caractère stratégique et plusieurs solutions alternatives restent à l'étude.

L'impact des différentes solutions envisagées pour le réaménagement du carrefour des Quatre Bras sera analysé dans plusieurs disciplines, notamment dans le cadre du rapport d'incidences environnementales du plan (plan-milieueffectenrapport, MER). Ces analyses portent notamment sur l'écologie et sur la qualité de vie liée au trafic. En fonction des résultats précis, des mesures d'atténuation concrètes doivent être proposées.

Nous devons désormais attendre la suite des discussions entre De Werkvennootschap et Bruxelles Mobilité afin de déterminer les scénarios que la Région flamande entend maintenir à l'étude.

1179 La Flandre avait partiellement suspendu le processus du plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) relatif au réaménagement du carrefour des Quatre Bras en place depuis le début 2024. Il n'y avait pas eu d'échange de fond global avec Bruxelles Mobilité à cet égard. Du côté bruxellois, Bruxelles Mobilité attendait la constitution du nouveau gouvernement et une décision de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het Vlaams Gewest start in 2029 met een grondige renovatie van de Vierarmmentunnel en onderzoekt ook een herinrichting van het Vierarmenkruispunt zelf. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zal de tunnel vernieuwen, terwijl De Werkvennootschap het kruispunt zal aanpakken. Het Vlaams Gewest wil die twee projecten zoveel mogelijk op elkaar afstemmen, aangezien de renovatie van de tunnel ook omvangrijke bovengrondse werkzaamheden met zich mee brengt.*

Het Vlaams en het Brussels Gewest hebben daarover al verschillende gesprekken gevoerd, maar nu de gevolgen van de werkzaamheden beter bekend zijn, zullen de besprekingen worden geïntensiveerd. Zo vond deze zomer al een eerste vergadering plaats tussen Brussel Mobiliteit, het AWV en De Werkvennootschap.

De renovatie van de tunnel wordt opgevolgd binnen het interregionale platform Minder Hinder, waarin Brussel Mobiliteit een vaste vertegenwoordiger heeft.

Voor de herinrichting van het Vierarmenkruispunt worden nog verschillende scenario's bestudeerd. De impact daarvan zal vanuit verschillende oogpunten worden geanalyseerd, met name in het milieueffectenrapport. De begeleidingsmaatregelen zullen afhangen van de resultaten.

Vlaanderen heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de herinrichting van het Vierarmenkruispunt gedeeltelijk opgeschort. Een inhoudelijke dialoog met Brussel Mobiliteit bleef uit in afwachting van een nieuwe Brusselse regering en een besluit over het Herrmann-Debrouxviaduct. Het blijft evenwel de bedoeling om binnenkort een interregionale studie te starten.

ce dernier concernant l'avenir du viaduc Herrmann-Debroux. L'objectif demeure toutefois de lancer l'étude interrégionale à court terme.

S'agissant de l'impact sur le tram 44, dans le cadre de la rénovation du tunnel des Quatre Bras, plusieurs échanges ont eu lieu entre la STIB et l'AWV afin de trouver une solution permettant de maintenir l'exploitation du tram vers Tervuren pendant les travaux. Comme je l'ai dit précédemment, à ce jour, aucune décision définitive n'a encore été arrêtée mais les discussions se poursuivent.

Dans le cadre du réaménagement du carrefour, le tram constitue un élément essentiel à intégrer dans les analyses, en particulier sous l'angle de la fluidité et de la sécurité routière. Cet aspect a toujours été abordé lors des échanges avec l'AWV et continuera à l'être.

À ce jour, Bruxelles Mobilité n'a pas encore eu accès aux microsimulations plus détaillées des solutions de carrefour proposées, ni reçu de réponse formelle aux remarques formulées sur les autres options étudiées. Je ne peux cependant que rappeler que des échanges constructifs ont eu lieu et qu'ils devraient reprendre.

¹¹⁸¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Le carrefour des Quatre Bras s'inscrit en effet dans un projet de réaménagement beaucoup plus large du ring est de Bruxelles. Il est bien sûr exécuté en Région flamande par des autorités flamandes, mais je suis frappée de constater que, dans votre réponse, vous parliez essentiellement des ambitions et revendications de la Flandre sur ces carrefours qui touchent la Région bruxelloise. Je n'ai pas l'impression d'avoir entendu votre point de vue.

Je suis ravie d'apprendre que la Région flamande souhaite coordonner les réaménagements du tunnel et du carrefour. C'est une bonne nouvelle, mais il y a une façon de procéder. Au-delà de la coupure de la ligne de tram 44, de nombreux autres points doivent encore être discutés. Ainsi, quatre scénarios étaient initialement envisagés pour les entrées et sorties de Bruxelles. Aujourd'hui, il n'en reste qu'un, avec deux fois deux bandes de circulation, les trois autres prévoyant une suppression de bandes de circulation.

Ce qui m'interpelle, c'est que je ne vois pas ce que vous et la Région bruxelloise entendez défendre, dans le cadre de ce dossier, pour légitimement rendre Bruxelles la plus attractive et accessible possible, y compris pour ceux qui y travaillent. J'ai l'impression que nous subissons des projets de la Région flamande sans véritable coordination. Les échanges comme ceux que nous avons eu en été devraient être des moments de négociation et non de simples réunions d'information.

Vous disposez de leviers. Quelle est votre feuille de route ?

- *L'incident est clos.*

De MIVB en AWV zoeken naar een oplossing om de exploitatie van tram 44 tijdens de werken te kunnen voortzetten, maar er is nog geen definitieve beslissing gevallen.

Brussel Mobiliteit heeft nog geen toegang gekregen tot gedetailleerde microsimulaties of een formeel antwoord ontvangen op eerdere opmerkingen, maar de gesprekken zullen snel worden hervat.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).* - Ik heb in uw antwoord vooral de ambities van Vlaanderen gehoord en niet zozeer het standpunt van het Brussels Gewest.

Hoewel de gecoördineerde aanpak van de tunnel en het kruispunt positief is, moeten er nog heel wat cruciale punten worden besproken. Zo blijft er van de vier scenario's nog maar één over, met tweemaal twee rijstroken, terwijl in de andere scenario's rijstroken werden afgeschaft.

Ik hoor niet wat u zult doen om Brussel bereikbaar te houden. Het lijkt er eerder op dat we de Vlaamse projecten ondergaan zonder echte afstemming. Overlegvergaderingen moeten onderhandelingsmomenten zijn, geen loutere informatiebijeenkomsten. U beschikt over hefbomen. Wat zijn uw plannen?

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant la plateforme Osiris en sursis.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Lancée en 2016, la plateforme Osiris est l'outil central pour la coordination des chantiers en Région bruxelloise, permettant aux opérateurs publics et privés de réserver des espaces en voirie. Pourtant, malgré son utilité théorique, le constat de sa vétusté est aujourd'hui sans appel.

Lors de nos précédents échanges et des discussions budgétaires, il a été admis que le logiciel actuel est devenu obsolète. Une évaluation réalisée en 2024 par un tiers neutre - BDO Belgium - a d'ailleurs confirmé la nécessité d'un redéveloppement complet du système. La technologie utilisée, datant d'avant 2014, rend toute évolution impossible et fait peser des risques sérieux eu égard à la sécurité des données, ainsi qu'à la conformité au règlement général sur la protection des données (RGPD).

Il est prioritaire de mettre en place un logiciel plus performant pour assurer une gestion moderne des chantiers. D'autant plus que le coût annuel de maintenance de l'outil actuel s'élève à plus de 1,4 million d'euros, une somme considérable pour un système dont la survie n'est plus garantie au-delà de 2028.

Où en est le projet de remplacement de la plateforme Osiris par un nouveau logiciel ? Le cahier des charges pour son redéploiement complet a-t-il été finalisé ? Quel est l'agenda précis de la transition vers ce nouvel outil ? Pouvez-vous confirmer que le nouveau système sera opérationnel bien avant l'échéance critique de 2028 ?

Quelles ressources budgétaires sont envisagées pour ce chantier informatique d'envergure ? Dans l'attente du déploiement du nouvel outil, quelles mesures sont mises en œuvre pour garantir la sécurité, la fiabilité et la continuité opérationnelle du système de coordination des chantiers ?

Quelles mesures organisationnelles et opérationnelles sont prises afin d'assurer une coordination efficace entre les différents gestionnaires de voirie, opérateurs et communes durant cette période transitoire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La coordination des chantiers constitue un enjeu capital qui a vocation à assurer non seulement la viabilité de la voirie et des flux, mais aussi des conditions de chantier qualitatives. Elle repose sur un cadre réglementaire et la plateforme Osiris qui devient progressivement obsolète. Sa technologie vieillissante et les

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het Osirisplatform, dat op zijn laatste adem loopt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Sinds 2016 is Osiris het centrale platform voor de coördinatie van bouwplaatsen in het Brussels Gewest. Om het platform performanter te maken en de veiligheid en privacy van de gegevens beter te garanderen, zou het systeem helemaal vernieuwd moeten worden. Dat werd in 2024 al bevestigd in een externe evaluatie. Bovendien kost het jaarlijks 1,4 miljoen euro om het draaiende te houden.

Is er al een bestek voor een nieuw systeem? Wat is het tijdschema voor de uitvoering? Zal het systeem operationeel zijn voor eind 2028? Hoeveel zal het kosten?

Hoe worden de veiligheid, de operationele betrouwbaarheid en de coördinatie van de bouwplaatsen in de tussentijd gegarandeerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Door de verouderde technologie is het onmogelijk om het platform Osiris aan te passen. Daarom moet het systeem in zijn geheel vervangen worden. De periode van lopende zaken heeft echter voor heel wat vertraging gezorgd. In het nieuwe platform zal ook de aanpassing van de ordonnantie met betrekking tot

limites techniques qui empêchent sa modernisation imposent son remplacement.

La période des affaires courantes a pesé sur le calendrier de développement du projet. La nouvelle plateforme devra intégrer une adaptation de l'ordonnance « Chantiers », que Bruxelles Mobilité est en train de finaliser.

Il sera également nécessaire de lancer un marché d'études pour déterminer la meilleure technologie à employer, et ensuite de traduire ce choix dans un cahier des charges. Le calendrier précis pourra être établi une fois cette mission clôturée, mais le projet sera lancé dans le courant de cette année pour permettre l'entrée en service de la nouvelle plateforme en 2028, comme souhaité. Un montant de 100.000 euros est estimé nécessaire pour l'étude préalable, et l'élaboration de l'outil devrait coûter environ 1,5 million d'euros.

Dans l'attente du déploiement du nouvel outil, plusieurs mesures ont été prises afin de garantir la sécurité, la fiabilité et la continuité opérationnelle du système de coordination des chantiers. La plateforme actuelle repose sur des solutions éprouvées qui assurent le maintien des fonctionnalités essentielles grâce à la résolution des incidents, l'application des correctifs nécessaires et la gestion proactive des anomalies signalées par les utilisateurs.

Par ailleurs, Paradigm apporte son soutien à la gestion de l'infrastructure et des bases de données, contribuant ainsi à la stabilité globale du système.

Parallèlement, un outil de visualisation des données baptisé Osiview a été conçu. Connectée à la base de données d'Osiris, cette interface web moderne permet de consulter les informations relatives aux chantiers et les documents qui y sont associés.

Sur le plan organisationnel, la coordination entre les différents acteurs - gestionnaires de voiries, opérateurs et communes - est assurée par la commission de coordination des chantiers, qui transmet les informations pertinentes lors de ses séances. En complément, plusieurs boîtes mail génériques ont été créées pour centraliser les demandes et offrir un support réactif aux prestataires, facilitant ainsi la communication et la résolution des problèmes en temps réel.

L'outil Osiview présente de nets avantages par rapport à Osiris, notamment une rapidité d'exécution sensiblement supérieure pour les recherches et les analyses spatiales, qui sont réalisées en quelques secondes sans compromettre la stabilité de la plateforme. En mode lecture seule, cet outil permet une consultation plus fluide et sécurisée des données, ce qui est particulièrement adapté aux profils de terrain. Enfin, Osiview peut servir de solution de secours en cas d'indisponibilité d'Osiris.

de bouwplaatsen, die Brussel Mobiliteit afrondt, geïntegreerd worden.

Er moet een aanbesteding uitgeschreven worden voor een studie over de meest geschikte technologie en die moet leiden tot een bestek. Pas dan kan ik een precies tijdschema meedelen, maar het is alleszins de bedoeling dat het project nog dit jaar van start gaat, zodat het nieuwe systeem in 2028 raadpleegbaar is. De kostprijs is geraamd op 100.000 euro voor de studie en 1,5 miljoen euro voor het nieuwe platform.

Intussen zijn maatregelen genomen om de veiligheid en betrouwbaarheid van het systeem te waarborgen. Paradigm levert ondersteuning. Daarnaast werd een tool ontwikkeld, genaamd Osiview, die het mogelijk om de gegevens vlot te raadplegen.

De coördinatie verloopt via de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, die de betrokkenen informeert tijdens vergaderingen, maar ook via generieke mailboxen.

¹¹⁹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous remercie pour ces bonnes nouvelles, d'autant plus qu'elles sont assorties d'un calendrier : une ordonnance avant la fin de l'année, un marché

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- De MR is tevreden over de vooruitgang in dit dossier.

d'études, etc. Le groupe MR se réjouit des avancées dans ce dossier.

(Remarques de la ministre Van den Brandt)

Étant donné que nous demandions depuis très longtemps une plus grande facilité d'utilisation et une meilleure information, nous accueillerons l'ordonnance « Chantiers » avec beaucoup d'intérêt.

- *L'incident est clos.*

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

Wij vragen al lang een betere informatiedoorstroming en de nieuwe ordonnantie zal daar hopelijk voor zorgen.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANGELINA CHAN

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

concernant l'impact du retrait des marquages temporaires sur les voiries bruxelloises.

Mme Angelina Chan (MR).- Si l'impact du retrait des marquages temporaires sur la voirie bruxelloise peut sembler un sujet technique, il touche directement à la sécurité des usagers et, surtout, à la bonne gestion des deniers publics.

Les chantiers de voirie sont nombreux en Région de Bruxelles-Capitale et s'accompagnent presque systématiquement de marquages temporaires, sous forme de lignes jaunes qui doivent être effacées une fois les travaux terminés.

La technique la plus couramment utilisée pour ce faire est le fraisage mécanique. Cette méthode pose deux problèmes distincts :

- un problème de lisibilité, car le fraisage peut laisser des traces visibles sur la chaussée, appelées marquages fantômes, susceptibles de créer une confusion et d'occasionner des risques pour les usagers, en particulier la nuit ou par temps de pluie ;

- un problème structurel plus préoccupant : en entamant mécaniquement la couche de roulement, le fraisage génère des microdiscontinuités dans la matrice bitumineuse, augmente la perméabilité locale de la chaussée et crée des amorces de fissuration.

Ces altérations, sous l'effet répété des cycles de gel et de dégel caractéristiques du climat bruxellois, sont susceptibles de conduire à une dégradation structurelle accélérée des voiries concernées, avec des coûts d'entretien significatifs pour la Région.

Quelles sont les techniques d'effacement des marquages temporaires - fraisage mécanique, hydrodécapage à haute pression, techniques thermiques ou autres - utilisées en Région

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANGELINA CHAN

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de gevolgen van het verwijderen van tijdelijke wegmarkeringen op de Brusselse wegen.

Mevrouw Angelina Chan (MR) *(in het Frans).*- Voor veel bouwplaatsen worden tijdelijke wegmarkeringen aangebracht, die achteraf moeten worden weggehaald. Meestal worden die mechanisch weggefreed, maar soms blijven er sporen achter die tot verwarring kunnen leiden en bij het wegfrezen kan het wegdek beschadigd worden.

Welke technieken worden gebruikt om tijdelijke wegmarkeringen te verwijderen? Welke criteria zijn doorslaggevend voor de keuze voor een bepaalde techniek? Wordt rekening gehouden met de mogelijke beschadiging van het wegdek en de onderhoudskosten?

Hoe wordt het verwijderen van de markeringen geëvalueerd? Welke stappen worden gezet wanneer blijkt dat het wegdek beschadigd is?

Zijn er problemen gemeld met markeringen die zichtbaar blijven en voor verwarring zorgen? Hoeveel incidenten zijn er de voorbije jaren geregistreerd?

bruxelloise et quelle est la part relative de chacune de ces méthodes ?

Sur la base de quels critères ces techniques sont-elles sélectionnées ? Ces critères intègrent-ils l'impact potentiel sur l'intégrité structurelle du revêtement bitumineux et les coûts d'entretien à moyen et long termes, ou se limitent-ils à des considérations de coût immédiat, de rapidité et d'efficacité visuelle ?

Quels contrôles sont réalisés après les travaux afin de vérifier la qualité de la visibilité et l'état du revêtement ?

Existe-t-il des prescriptions techniques permettant d'évaluer le caractère acceptable des traces résiduelles ou des altérations constatées ?

Quel suivi est donné en cas de dégradations ?

Des problèmes de lisibilité ou de confusion des usagers ont-ils été recensés, en particulier de nuit ou par temps de pluie ? Si oui, combien d'incidents ont été enregistrés ces dernières années ?

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les marquages temporaires constituent une étape essentielle des chantiers, visant à garantir la lisibilité de la voirie et la sécurité des usagers. Leur effacement, une fois la circulation rétablie dans des conditions normales, doit donc intervenir rapidement pour éviter toute confusion. Il doit toutefois être réalisé avec précaution afin de ne pas compromettre, à long terme, l'intégrité de nos infrastructures. Bruxelles Mobilité veille ainsi à concilier l'efficacité des opérations d'effacement avec la préservation des revêtements, dans un contexte d'exploitation particulièrement contraint et fortement sollicité.

Plusieurs techniques sont utilisées. Le fraisage mécanique est couramment employé, en particulier pour les marquages épais comme les lignes jaunes de chantier. Son impact potentiel sur l'état de la couche de roulement est effectivement une problématique connue. L'hydrodécapage à haute pression est également utilisé à Bruxelles, notamment lorsqu'il s'agit de limiter l'impact des opérations sur le revêtement. Des techniques complémentaires, telles que l'abrasion contrôlée ou des procédés spécifiques adaptés aux matériaux, peuvent être mises en œuvre selon les situations.

Le choix de la technique dépend fortement du contexte d'intervention. À ce stade, il n'existe pas de répartition chiffrée précise de leur utilisation à l'échelle régionale. Un règlement technique généralisé est en cours d'élaboration et permettra de privilégier de manière plus systématique, selon des critères précis, la technique ayant le moins d'impact.

Les paramètres à prendre en compte sont la nature et l'épaisseur du marquage, le type et l'état du revêtement, ainsi que les contraintes de circulation et de sécurité. Une attention particulière doit être accordée à l'impact potentiel des opérations

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tijdelijke wegmarkeringen zijn essentieel voor de veiligheid van de weggebruiker. Achteraf worden ze best zo snel mogelijk weggehaald om verwarring te voorkomen, maar uiteraard moet de kwaliteit van het wegdek daarbij gegarandeerd worden.*

Mechanisch uitfrezen is een veelgebruikte techniek voor de gele lijnen, maar de gevolgen daarvan voor het wegdek zijn bekend. Er wordt ook gewerkt met water onder hoge druk, wat beter is voor het wegdek. In andere gevallen worden markeringen ook weggeslepen.

Ik kan geen cijfers geven over het gebruik van de verschillende technieken. We werken wel aan een algemeen reglement waarin de technieken met de kleinste impact de voorkeur krijgen. De keuze voor een bepaalde techniek wordt vooral bepaald door de aard en breedte van de markeringen, het type wegdek en de verkeerssituatie.

Markeringen die nog enigszins zichtbaar blijven zijn een bekend probleem, zeker als het donker is of regent. Er zijn weliswaar geen incidenten die daaraan kunnen worden toegeschreven, maar Brussel Mobiliteit voert toch regelmatige controles uit. Het nieuwe reglement zal ook daarvoor objectieve criteria bevatten.

sur l'intégrité du revêtement pour les voiries récemment rénovées ou présentant des caractéristiques spécifiques.

La question des marquages résiduels après effacement - parfois aussi appelés marquages fantômes - est connue de Bruxelles Mobilité. Ils sont particulièrement problématiques dans des conditions de faible visibilité ou par temps de pluie. Des signalements ponctuels sont enregistrés. Toutefois, il n'existe pas à ce jour de dispositif permettant d'attribuer de manière spécifique et systématique des incidents à la seule présence de marquages résiduels. Néanmoins, Bruxelles Mobilité accorde une attention particulière à ces situations, notamment sur les voiries les plus fréquentées.

Pour éviter au maximum ces situations, des contrôles sont réalisés à l'issue des opérations d'effacement afin de vérifier la qualité de l'intervention. La lisibilité de la signalisation horizontale, l'absence de confusion pour l'usager et l'état de la surface du revêtement sont des critères prioritaires. Ils sont objectivés par des experts, qui les évaluent selon la situation particulière et sur la base de leur expérience. Le règlement technique en cours d'élaboration permettra d'améliorer l'objectivation de ces analyses.

1205 Concernant les traces résiduelles, et compte tenu de la diversité des situations, il n'existe pas de seuil normatif unique, applicable de manière uniforme. Lorsque des problèmes sont identifiés, des interventions correctives ont lieu : effacement complémentaire, recouvrement localisé de la surface, adaptation du marquage définitif, ou même réfection partielle du revêtement dans certains cas exceptionnels.

De manière générale, les effets éventuels de toutes ces interventions sont pris en considération dans le cadre du suivi global de l'état du réseau routier, effectué en continu par Bruxelles Mobilité.

1205 **Mme Angelina Chan (MR).** - Pour préparer cette intervention, je me suis adressée au Centre de recherches routières - l'organisme de référence en la matière - afin d'obtenir de plus amples informations sur les effets du fraisage mécanique sur la durée de vie des revêtements. Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions qui, apparemment, ne relèvent pas de leurs compétences, alors même qu'il s'agit précisément de l'organisme qui devrait être en mesure de documenter ces mécanismes.

Cela met en évidence un véritable angle mort dans le suivi de cette problématique. Il faudra y remédier.

- *L'incident est clos.*

1211 **QUESTION ORALE DE MME ANGELINA CHAN**

1211 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité,**

Als er problemen zijn met sporen van markeringen of met de staat van het wegdek worden die zo spoedig mogelijk opgelost. In het algemeen houdt Brussel Mobiliteit daarmee rekening in de globale monitoring van de staat van de wegen.

Mevrouw Angelina Chan (MR) *(in het Frans).* - Ik heb hierover vragen gesteld aan het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, maar zij konden die niet beantwoorden. Blijkbaar is dit toch een beetje een blinde vlek en daar moet iets aan gedaan worden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANGELINA CHAN

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

des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

¹²¹¹ **concernant la dématérialisation des abonnements de la STIB.**

betreffende de digitalisering van MIVB-abonnementen.

¹²¹³ **Mme Angelina Chan (MR).**- Il faut reconnaître le chemin parcouru. Ces dernières années, la STIB a considérablement modernisé sa billettique, à savoir le système de vente et de validation des titres de transport. Aujourd'hui, le paiement sans contact par carte bancaire ou smartphone est une réalité sur l'ensemble du réseau. Les tickets Brupass et Brupass XL, peuvent désormais être achetés et utilisés sous forme numérique via l'application de la STIB.

Mevrouw Angelina Chan (MR) *(in het Frans).*- De voorbije jaren heeft de MIVB het mogelijk gemaakt om een digitale Brupass te kopen, maar voor een abonnement heb je nog altijd een fysieke Mobibkaart nodig. In Parijs kun je sinds 2024 je openbaarvervoerkrediet op je smartphone beheren, zonder klassieke kaart. Waarom loopt Brussel achter, terwijl de MIVB zich er in artikel 46 van haar beheerscontract toe heeft verbonden om werk te maken van verdere digitalisering?

Pourtant, malgré ces succès, nos abonnements demeurent prisonniers d'un support rigide : la carte Mobib physique. Si certaines opérations peuvent déjà être effectuées à distance, le support exclusif du titre de transport reste cette carte, qui demeure l'unique support pour valider ses déplacements et gérer son abonnement.

Wat is er tot nu toe geprobeerd om een klassieke Mobibkaart overbodig te maken? Wat belet de MIVB om alle kaartjes op een smartphone beschikbaar te maken? Is er met andere Mobibpartners bekeken hoe abonnementen digitaal kunnen worden gemaakt?

Dans le même temps, à Paris, depuis 2024, Île-de-France Mobilités permet de gérer l'intégralité de son forfait Navigo directement sur son smartphone. Les voyageurs peuvent notamment acheter, renouveler et utiliser certains titres associés au passe Navigo sans recourir à une carte physique.

Pourquoi Bruxelles aurait-elle un train de retard, d'autant que l'article 46 du contrat de service public actuel de la STIB prévoit la poursuite de l'intégration billettique, notamment sur d'autres supports ? Il s'agit donc d'un engagement contractuel.

Quelles solutions ont été testées pour dématérialiser l'achat et le renouvellement des abonnements, sans dépendre d'une carte Mobib physique ? Quels obstacles techniques, contractuels, financiers ou organisationnels retardent encore l'utilisation du smartphone comme support de validation des abonnements STIB ?

Les autres opérateurs partenaires de l'écosystème Mobib ont-ils été consultés concernant l'évolution des supports de validation des abonnements et leur éventuelle dématérialisation ? Les solutions étudiées couvriraient-elles l'ensemble des catégories d'abonnements proposées par la STIB, y compris celles soumises à des conditions particulières d'octroi ? Je pense ici aux bénéficiaires de l'intervention majorée, aux seniors, aux abonnements scolaires ou encore au tarif 18-24 ans.

¹²¹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'attractivité des transports publics passe par des solutions de billetterie simples et compréhensibles. Dans cette optique, deux nouveaux canaux d'achat ont été développés au cours des dernières années : le paiement sans contact, qui permet de s'acquitter d'un titre de transport avec une carte de banque ou un appareil connecté, et le ticket digital, qui permet quant à lui d'acheter et valider des tickets depuis l'application mobile de la STIB. Comme

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Betaalgemak draagt in grote mate bij tot de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en daarom heeft de MIVB het de voorbije jaren mogelijk gemaakt om met een bankkaart of een smartphone een kaartje te kopen.

De volgende stap is inderdaad de aankoop van een abonnement met je smartphone. Sommige gebruikers willen echter daarnaast

vous l'indiquez, ces formules rencontrent un grand succès et représentent une valeur ajoutée pour les voyageurs.

La question de la dématérialisation de l'abonnement sur smartphone se pose en effet comme la suite logique et pratique du processus pour l'usager. À cet égard, je vous invite à écouter le podcast de la STIB « Voyage, voyage » datant d'octobre 2024, qui répond aux questions des voyageurs. La STIB y explique qu'en effet, certains abonnés souhaiteraient pouvoir disposer de leur abonnement sur leur téléphone.

Un premier bémol est qu'ils voudraient toutefois aussi conserver leur carte Mobib s'ils oublient leur téléphone ou si leur batterie est déchargée, par exemple. Or, permettre de disposer de deux supports pour un même abonnement augmente les risques de fraude.

En outre, il ne faut pas perdre de vue l'inclusion numérique, qui représente un vrai défi vis-à-vis de certains publics fragilisés.

Pour l'instant, la STIB se focalise dès lors sur son prochain grand projet de billettique basée sur un compte (account-based ticketing, ABT) qui utilise les comptes des utilisateurs au lieu de tickets physiques. Le passage vers une telle architecture est considéré comme un prérequis pour permettre des solutions d'abonnements digitaux et de paiement à l'usage (pay-as-you-go) : on voyage librement sur le réseau de la STIB à partir d'un compte utilisateur, et on paie a posteriori le tarif le plus avantageux correspondant au déplacement.

Un groupe de travail interopérateurs de la Belgian Mobility Company (BMC) qui réunit la STIB, la SNCB, le TEC et De Lijn est en train d'étudier l'architecture, les principes fonctionnels et les grandes étapes du calendrier d'une future solution commune. Ce thème a par ailleurs fait l'objet de nombre de discussions entre les quatre ministres belges de la Mobilité et les opérateurs. Au cours de ces échanges, j'ai toujours plaidé pour que le successeur du système Mobib soit un projet commun et ambitieux. Si la STIB effectue effectivement de grands progrès vers la modernité, il est important pour l'usager que cela se fasse en harmonie avec les autres opérateurs et que des solutions conjointes soient trouvées.

¹²¹⁷ **Mme Angelina Chan (MR).** - Le paiement sans contact pour régler un trajet à l'unité n'était pas vraiment l'objet de ma question. Celle-ci portait sur la gestion des abonnements et des cartes de dix voyages, qui reste entièrement prisonnière des cartes Mobib physiques.

Cela étant, je me réjouis des avancées concrètes dans ce dossier et je ne manquerai pas d'y revenir.

- *L'incident est clos.*

(M. Alain Maron, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

hun abonnement op hun Mobibkaart behouden, wat misbruik in de hand dreigt te werken.

Voorlopig werkt de MIVB in de eerste plaats aan account-based ticketing, dat gebruik maakt van gebruikersaccounts in plaats van fysieke kaartjes. Die overgang is nodig om de overstap naar digitale abonnementen en pay-as-you-go te maken.

Een werkgroep van de Belgian Mobility Company, waarin de MIVB, de NMBS, TEC en De Lijn zitting hebben, bekijkt wat er nodig is om tot een gemeenschappelijke oplossing te komen. Tijdens besprekingen met de andere ministers van Mobiliteit pleit ik al enige tijd voor een ambitieuze, algemeen bruikbare opvolger voor Mobib.

Mevrouw Angelina Chan (MR) (in het Frans). - Mijn vraag ging niet over contactloos betalen, maar over abonnementen waarvoor je nog altijd een Mobibkaart nodig hebt. Dat neemt niet weg dat ik blij ben dat er vooruitgang wordt geboekt.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer Alain Maron, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

1223 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1223 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1223 **concernant le développement du leasing vélo et le soutien aux vélos-cargos familiaux dans le cadre du plan fédéral Be Cyclist 2.0.**

1225 **Mme Amélie Pans (MR).**- Le gouvernement fédéral a récemment approuvé le plan Be Cyclist 2.0 pour la période 2026-2029. Parmi les mesures annoncées figure une volonté affirmée de généraliser et de démocratiser le leasing vélo, notamment en facilitant l'accès à ce dispositif pour un public plus large et en soutenant davantage le report modal vers le vélo.

Lors d'une récente visite de l'entreprise bruxelloise Bike 43, spécialisée dans la conception et l'assemblage de vélos-cargos familiaux (midtail et longtail), j'ai pu constater le potentiel de ce type de véhicules pour réaliser de nombreux déplacements quotidiens en ville : trajets scolaires, courses, déplacements familiaux ou encore mobilité de proximité. Ces vélos permettent dans certains cas de remplacer efficacement une voiture individuelle, tout en offrant une solution adaptée aux familles.

Dans un contexte où la Région bruxelloise poursuit ses objectifs de réduction de la congestion automobile, de diminution des émissions et de promotion de la mobilité active, les vélos-cargos et les vélos familiaux constituent un segment particulièrement intéressant du marché cyclable.

Quelle analyse faites-vous du plan fédéral Be Cyclist 2.0 et, plus particulièrement, des mesures relatives au développement du leasing vélo ?

Des concertations ont-elles été engagées avec le gouvernement fédéral afin d'assurer une bonne articulation entre les dispositifs fédéraux de leasing vélo et les politiques régionales de mobilité ?

La Région dispose-t-elle de données concernant l'utilisation des vélos-cargos familiaux et leur contribution potentielle au report modal à Bruxelles ?

Une réflexion est-elle menée afin de faciliter l'accès au leasing vélo pour les ménages qui ne bénéficient pas d'un employeur proposant déjà ce type de formule, notamment les indépendants, les travailleurs précarisés ou les familles à revenus modestes ?

Enfin, la Région entretient-elle des contacts avec les acteurs bruxellois du secteur du vélo, notamment les fabricants, assembleurs et entreprises innovantes implantées à Bruxelles, afin de déterminer les leviers permettant de renforcer cette filière

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vekeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de uitbreiding van fietsleasing en de ondersteuning van gezinsbakfietsen in het kader van het federale plan Be Cyclist 2.0.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *De federale regering heeft onlangs het plan Be Cyclist 2.0 goedgekeurd. Een van de doelstellingen is om fietsleasing toegankelijker te maken.*

Cargofietsen zijn bijzonder geschikt voor verplaatsingen in de stad en kunnen een doeltreffend alternatief zijn voor de personenwagen, ook voor gezinnen.

Hoe kijkt u aan tegen het plan Be Cyclist 2.0 en de maatregelen met betrekking tot de ontwikkeling van fietsleasing? Overlegt u met de federale regering om de regeling voor fietsleasing af te stemmen op het gewestelijke mobiliteitsbeleid? Hoe kan de toegang tot fietsleasing vergemakkelijkt worden voor personen zonder een werkgeversregeling, zoals zelfstandigen of gezinnen met een bescheiden inkomen?

Hebt u gegevens over het gebruik van gezinscargofietsen en hun potentiële bijdrage aan de modal shift in Brussel? Heeft het gewest contacten met de Brusselse fietsbedrijven om na te gaan hoe die economische sector kan worden versterkt?

économique locale, tout en favorisant les objectifs de mobilité durable ?

1227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Du point de vue de la Région de Bruxelles-Capitale, le plan fédéral Be Cyclist 2.0 constitue un cadre stratégique et un signal politique, sans implications directes pour les autorités régionales ou locales.

Les mesures prévues dans ce plan relèvent principalement des compétences fédérales (fiscalité, emploi, concertation sociale et fonction publique) et se limitent à l'évaluation et à l'analyse des dispositifs existants, ainsi qu'à l'exploration de pistes telles que la généralisation du leasing ou la mise en place d'un leasing social.

Pour les Régions, et notamment pour Bruxelles, la mise en œuvre de politiques d'accès au vélo relevant largement des dispositifs de proximité et des compétences régionales, l'enjeu réside essentiellement dans leur articulation avec ces orientations fédérales.

La Région de Bruxelles-Capitale est associée aux réflexions en matière de politique cyclable dans le cadre de la commission interfédérale du vélo, principal organe de concertation entre les administrations des quatre entités sur cette thématique. L'échange d'informations et l'articulation entre les initiatives fédérales et les politiques régionales sont ainsi assurés.

La Région dispose de données issues de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, qui permettent d'objectiver l'évolution de l'usage des vélos-cargos et des longtails ou vélos rallongés. Selon les dernières analyses disponibles, qui datent de 2025, ces derniers représentaient environ 10 % des vélos comptabilisés et les vélos-cargos, autour de 5 %. Ils constituent donc ensemble désormais environ 15 % de l'usage cycliste observé, contre 6 % en 2022.

On constate l'impact positif des nombreuses actions menées par la Région, comme le projet Cairgo Bike, pour promouvoir ce genre de vélos auprès des familles et des entreprises. Ces types de véhicules jouent un rôle important dans les déplacements familiaux : une part significative des vélos comptabilisés - longtails, vélos-cargos et vélos avec remorques - est adaptée au transport d'enfants.

La multiplication de ce type de véhicules fut rapide à Bruxelles, même si leur contribution exacte au report modal ne peut pas encore être déterminée de manière précise.

La Région est attentive à la question de l'accès au vélo des publics ne bénéficiant pas d'un leasing via l'employeur. Pour lever les principaux freins à l'accès au vélo, Bruxelles Mobilité est en train de développer un dispositif public de location de vélos de longue durée incluant un tarif social destiné aux publics précaires. La mise en œuvre de cette mesure dépend toutefois de la possibilité de mobiliser les moyens nécessaires. Le financement du projet fait partie des propositions d'actions

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het federale plan Be Cyclist 2.0 is een strategisch kader dat aansluit bij federale bevoegdheden, zoals fiscaliteit en werk. De uitdaging voor het gewest ligt vooral in de afstemming tussen het gewestelijke en het federale beleid. Die verloopt via de interfederale fietscommissie.*

De recentste gegevens van het Brussels Fietsobservatorium dateren uit 2025. Daaruit blijkt dat de verschillende types gezinscargofietsen inmiddels ongeveer 15% van het fietsgebruik uitmaken, tegenover 6% in 2022.

Gewestelijke acties zoals Cairgo Bike werpen duidelijk vruchten af. Zulke fietsen worden immers steeds populairder, ook voor het vervoer van kinderen, maar hun precieze bijdrage aan de modal shift is nog niet exact te meten.

Voor burgers zonder leasing via de werkgever ontwikkelt Brussel Mobiliteit een openbaar systeem voor langetermijnfietsverhuur met een sociaal tarief voor kwetsbare gezinnen. Het project kan echter enkel uitgevoerd worden als we daarvoor de financiering krijgen van het Europese Sociaal Klimaatfonds.

de la Région bruxelloise dans le cadre du Fonds social pour le climat européen.

1229 Pour les indépendants, l'approche repose davantage sur des mécanismes de soutien à l'investissement et des projets d'accompagnement tels que Cairgo Bike et Shifting Urban Logistics. À cet égard, ils peuvent d'ores et déjà bénéficier d'une prime vélo-cargo ou remorque pour l'acquisition de ce type de véhicule. L'ensemble de ces mesures vise à lever les barrières à l'usage du vélo et à élargir son accessibilité, en complément des dispositifs de leasing existants.

Hub.brussels anime depuis quelques années un groupe de travail « vélo » au sein du cluster circlemade.brussels. Celui-ci regroupe à la fois les fabricants et assembleurs bruxellois, mais aussi des revendeurs, des administrations régionales et des ASBL actives dans la mécanique vélo.

1231 **Mme Amélie Pans (MR).**- La question de la Semaine de la mobilité prend une résonance particulière aujourd'hui, car le vélo ne constitue plus uniquement un outil de loisirs. Vous avez évoqué la cyclo-logistique pour la livraison du dernier kilomètre, qui est une bonne chose. Citons également l'initiative prise en concertation avec hub.brussels à l'égard des fabricants, assembleurs et revendeurs, ainsi que l'importance d'une bonne articulation entre les initiatives fédérales et la politique régionale en la matière.

En outre, vous avez indiqué la proportion de longtails et de vélos-cargos - respectivement 5 et 10 % -, qui témoigne d'un réel potentiel pour les trajets scolaires, les courses et les déplacements de proximité. Embarquer ses enfants sur ce type de vélo est un moyen de leur montrer qu'il est possible de se déplacer en ville et, peut-être, de faire d'eux de futurs cyclistes à Bruxelles, tout en insistant auprès d'eux sur la sécurité et le port du casque, bien entendu.

Enfin, j'entends que Bruxelles Mobilité étudie la possibilité d'une location de longue durée pour les familles plus précaires, en articulation avec le Fonds social pour le climat à l'échelon européen. Je rappelle, à ce titre, que notre capitale compte des assembleurs et qu'il est essentiel de faire fonctionner l'économie de la Région.

- L'incident est clos.

1235 **QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

1235 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

1235 concernant l'avenir du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery au regard des

Voor zelfstandigen mikt het gewest op investeringssteun en begeleiding. Voor hen is er nu al een aankooppremie voor cargofietsen.

Daarnaast brengt een werkgroep binnen de cluster circlemade.brussels alle private en openbare actoren uit de lokale fietssector samen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *De Brusselaars gebruiken de fiets niet langer louter om zich te ontspannen. Zo worden cargofietsen ook gebruikt voor leveringen over korte afstanden, om kinderen naar school te brengen of om boodschappen mee te doen, wat positief is.*

Daarnaast begrijp ik dat Brussel Mobiliteit onderzoekt of het mogelijk is om fietsen langdurig te verhuren aan kwetsbare gezinnen. Als daarvoor een beroep wordt gedaan op Brusselse fietsenbouwers, is dat bovendien goed voor de gewesteconomie.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de toekomst van het project voor de herinrichting van de Tervurenlaan en de Montgomeryrotonde in het licht van de budgettaire

contraintes budgétaires et de la coordination des grands chantiers régionaux.**beperkingen en de coördinatie van de grote gewestelijke bouwplaatsen.**

1237

M. Fabian Maingain (indépendant). - L'avenue de Tervueren et le rond-point Montgomery constituent des axes structurants de l'est bruxellois. Ils assurent des fonctions essentielles de mobilité régionale, de desserte des quartiers environnants, d'intermodalité avec le métro et le tram, mais également de liaison entre plusieurs communes et avec la périphérie.

De heer Fabian Maingain (onafhankelijke) (in het Frans). - Brussel Mobiliteit werkt al enkele jaren aan een ambitieus herinrichtingsproject voor de Montgomeryrotonde en de Tervurenlaan, met nieuwe fietsinfrastructuur, meer groen en een betere verkeersindeling. De uitvoering lijkt echter onzeker, aangezien door de krappe begrotingssituatie veel investeringen worden herzien of uitgesteld.

Depuis plusieurs années, Bruxelles Mobilité travaille à un projet ambitieux de réaménagement de ces axes comprenant notamment la requalification de l'avenue de Tervueren, la transformation du carrefour de la Porte de Tervueren et le réaménagement du rond-point Montgomery. Le projet prévoit notamment la création de nouvelles infrastructures cyclables, une végétalisation importante de l'espace public, la réorganisation des flux automobiles et piétons ainsi qu'une coordination avec les futures adaptations de la station de métro Montgomery.

Bovendien vereist het project een goede coördinatie met de andere mobiliteitsprojecten in de zone en de geplande werkzaamheden door de MIVB. Meerdere lokale actoren vrezen dat die gelijktijdige projecten de verkeersdoorstroming, de lokale economie en de levenskwaliteit zwaar zullen belasten.

Blijft het herinrichtingsproject volledig behouden? Hoever staan de vergunningen en eventuele bijkomende studies? Wat is het tijdschema?

Is de financiering gewaarborgd in de gewestbegroting? Wat is de geraamde kostprijs? Overweegt u besparingen of aanpassingen?

Hoe worden de werken afgestemd op de andere lopende en geplande projecten, zoals de aanpassing van het metrostation Montgomery door de MIVB?

Is er een globale analyse gemaakt van de gecumuleerde impact van de verschillende projecten voor het verkeer, openbaar vervoer, fietsers, handelaars en omwonenden? Welk overleg loopt er met de gemeenten, buurtbewoners, handelaars en gebruikers van het openbaar vervoer?

Blijven de oorspronkelijke doelstellingen inzake verkeersveiligheid, doorstroming en stedelijke kwaliteit behouden?

Toutefois, plusieurs interrogations demeurent aujourd'hui. D'une part, le contexte budgétaire régional est particulièrement contraint. De nombreux investissements d'infrastructure font actuellement l'objet de réexamens ou de reports. Dans ce contexte, les habitants, les usagers et les communes concernés s'interrogent légitimement sur le maintien effectif de ce projet, sur son calendrier ainsi que sur les moyens financiers qui lui seront consacrés. D'autre part, les réponses apportées par le gouvernement à plusieurs questions parlementaires au cours de la précédente législature faisaient déjà apparaître la complexité de ce dossier, entre autres en matière de coordination avec les autres projets de mobilité, les infrastructures de transport public, les travaux de la STIB, les adaptations de la station Montgomery ainsi que les chantiers communaux environnants.

Par ailleurs, plusieurs acteurs locaux ont récemment exprimé leurs inquiétudes quant à l'accumulation de projets dans ce secteur stratégique et aux conséquences que pourraient avoir des chantiers simultanés sur la circulation, l'activité économique locale et la qualité de vie des riverains. Sans parler du mécontentement des usagers, par exemple à la suite de l'interruption de service entre septembre et avril prochain de la ligne 39-44, en raison de l'ouverture récente des travaux de remplacement de ses voies.

Le gouvernement confirme-t-il le maintien intégral du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery ? Quel est l'état d'avancement administratif du dossier, notamment en ce qui concerne les procédures d'autorisation, les études complémentaires éventuelles et le calendrier prévisionnel de réalisation ? Le financement du projet est-il intégralement sécurisé dans les perspectives budgétaires actuelles de la Région ? Dans l'affirmative, quel est le coût actualisé estimé de l'opération ?

Des arbitrages budgétaires ou des adaptations du projet sont-ils envisagés ? Comment le gouvernement entend-il coordonner

ce chantier avec les autres projets en cours ou programmés dans le secteur Montgomery-Mérode-Tervueren, entre autres les interventions de la STIB et les adaptations de la station Montgomery ? Une analyse globale des impacts cumulés des différents chantiers sur la circulation automobile, les transports publics, les cyclistes, les commerces et les riverains a-t-elle été réalisée ou est-elle prévue ?

Quels mécanismes de concertation sont actuellement mis en place avec les communes concernées, les associations de riverains, les commerçants et les usagers afin d'assurer la bonne acceptabilité du projet et de limiter les nuisances ?

Enfin, confirmez-vous que les objectifs initiaux du projet en matière de fluidité du trafic, de sécurité routière, de qualité urbaine et d'intermodalité demeurent inchangés malgré le contexte budgétaire et opérationnel actuel ?

1239 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Le réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery est loin d'être un long fleuve tranquille. Il s'agit d'un dossier extrêmement complexe en raison de contraintes techniques - notamment la présence des tunnels et des voies de tram - et patrimoniales, mais aussi politiques. En effet, les communes et la Région n'ont pas toujours partagé les mêmes objectifs concernant ce projet.

Certains points font toutefois consensus. Ainsi, l'avenue de Tervueren crée un véritable mur entre les quartiers. D'autre part, le fameux chaînon manquant cyclable entre Mérode et le square Léopold II doit impérativement être résolu. En revanche, la manière d'y parvenir - type d'infrastructures, implantation, etc. - a suscité de nombreux débats. Il est, en effet, impossible de créer de nouvelles infrastructures sans redistribuer l'espace public, et c'est précisément sur ce point que les discussions se compliquent. Les piétons ont eux aussi besoin de trottoirs plus larges et accessibles ainsi que d'une avenue réellement traversable, plutôt que cette barrière difficile à franchir.

Pour des raisons évidentes, pendant les affaires courantes, la demande de permis d'urbanisme n'a pas réellement pu progresser. Durant cette période, urban.brussels a bien activé une procédure sous l'article 191, demandant une révision des plans, mais les très nombreuses conditions qu'elle formulait étaient incompatibles avec les exigences politiques exprimées par les communes et même, parfois, incompatibles entre elles. Leur mise en œuvre, même partielle, implique une refonte en profondeur du projet et, par conséquent, la préparation d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

Depuis la mise en place du nouveau gouvernement, j'ai eu des échanges très constructifs avec ma collègue Audrey Henry afin de définir la meilleure manière de relancer ce processus dans un cadre resserré. Nous sommes actuellement en train de consulter l'ensemble des communes concernées par cet axe. Deux réunions constructives ont déjà eu lieu avec la commune d'Etterbeek, que je remercie pour son implication, et des rencontres avec Woluwe-

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De herinrichting van de Tervurenlaan en de Montgomeryrotonde verloopt moeizaam, niet alleen door de technische en erfgoedkundige aspecten, maar ook door politieke meningsverschillen tussen de gemeenten en het gewest.

Iedereen is het erover eens dat de laan momenteel een barrière tussen de wijken vormt en dat de ontbrekende fietslink tussen Merode en het Leopold II-plein moet worden gerealiseerd. De manier waarop de openbare ruimte moet worden herverdeeld, zorgt evenwel nog voor discussie. Zo is er naast de fietsinfrastructuur ook nood aan bredere trottoirs en oversteekplaatsen voor voetgangers.

Tijdens de periode van lopende zaken vroeg urban.brussels een herziening van de plannen, maar de vele voorwaarden waren onverenigbaar met de politieke eisen van de gemeenten of soms zelfs onderling onverenigbaar. Er is dus een grondige herziening van het project nodig.

Samen met staatssecretaris Henry tracht ik dat proces binnen een strakker kader te herstarten. Zo raadplegen we momenteel de betrokken gemeenten: na twee constructieve vergaderingen met Etterbeek zullen snel ontmoetingen met Sint-Pieters- en Sint-Lambrechts-Woluwe volgen. Daarnaast zet de MIVB haar strategische studie over de herinrichting van het station Montgomery voort. Zodra alle informatie is gebundeld, bereidt Brussel Mobiliteit een nieuwe vergunningsaanvraag voor.

In afwachting van het definitieve project zal Brussel Mobiliteit een vergunningsaanvraag indienen om de huidige testopstelling op de Montgomeryrotonde te verlengen. De regering wil ook de betonblokken vervangen door een mooiere inrichting. Ik hoop dat dat zonder vergunning mogelijk is met de steun van de gemeenten.

Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert sont prévues à très court terme.

La STIB poursuit également son étude stratégique concernant le réaménagement du terminus Montgomery, et ce nouvel élément devra lui aussi être pris en compte. Une fois que l'ensemble de ces informations seront consolidées et harmonisées, Bruxelles Mobilité pourra entamer le travail de préparation d'une nouvelle demande de permis. Une partie du travail préliminaire a déjà été réalisée et nous ne repartons donc pas d'une page blanche. Toutefois, les procédures urbanistiques prennent du temps.

En attendant, la situation du rond-point Montgomery a retenu toute mon attention. Celui-ci se trouve encore aujourd'hui en phase de test. Bruxelles Mobilité a déjà préparé une demande de permis d'urbanisme plus légère visant à pérenniser la configuration actuelle dans l'attente d'un projet plus ambitieux.

Par ailleurs, le gouvernement a l'ambition de remplacer, partout où c'est possible, les blocs de béton par des aménagements plus qualitatifs et esthétiques. Cette démarche est également prévue pour le rond-point Montgomery. J'espère que cette opération, indépendante de toute procédure de permis, bénéficiera du soutien des communes concernées.

¹²⁴³ **M. Fabian Maingain (indépendant).**- Si je traduis bien vos propos, le projet est toujours à l'ordre du jour mais vous remettez l'ouvrage sur le métier, ce qui me semble une bonne chose pour tenir compte notamment des avis des communes. Le projet va donc prendre encore un peu de temps.

En revanche, la Région a-t-elle encore les moyens de ses ambitions dans le cadre de ce projet vu le coût estimé de ces travaux et le contexte budgétaire que nous connaissons ? À la suite de la mise en place du gouvernement, il avait été prévu de réévaluer les grands dossiers de réaménagement public. Le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du rond-point Montgomery est-il toujours budgétisé ou du moins prévu dans le plan pluriannuel ou dans la trajectoire budgétaire du gouvernement ? La réponse semble être affirmative puisque vous indiquez que l'instruction du dossier se poursuit.

¹²⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Un trajet urbanistique doit encore être réalisé afin de déterminer quels projets peuvent effectivement être menés à bien, tant sur le plan politique qu'urbanistique. Cela permettra d'évaluer la durée et le budget nécessaires à la réalisation du projet dont il est question ici. Tant que nous ne disposons pas d'un permis stabilisé et définitif, il est difficile de planifier le projet, tant du point de vue temporel que budgétaire.

Quoi qu'il en soit, nous n'abandonnons pas l'avenue de Tervueren. Cette avenue est cruciale et de nombreux travaux y ont déjà été réalisés. Le chantier ne pourra pas encore débiter l'année prochaine puisque nous ne disposons pas encore du permis définitif et stabilisé. Nous poursuivons néanmoins le travail sur ce dossier.

De heer Fabian Maingain (onafhankelijke) (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat u het project herbekijkt, onder meer om rekening te houden met de standpunten van de gemeenten, maar heeft het gewest nog de nodige middelen om zijn ambities waar te maken? De nieuwe regering besliste om de grote herinrichtingsprojecten opnieuw te beoordelen. Is het project voor de Tervurenlaan en de Montgomeryrotonde in de begroting opgenomen, of op zijn minst in het meerjarenplan of het begrotingstraject?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zolang we niet over een definitieve vergunning beschikken, is het moeilijk om het project te plannen, zowel qua timing als qua budget. We blijven evenwel werken aan dit dossier, want de Tervurenlaan is belangrijk voor de mobiliteit.*

- *Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

concernant l'entretien et les dysfonctionnements de la climatisation dans les véhicules de la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB). - Nous avons déposé cette question au début du mois de juillet. Oui, Madame la Ministre, il faut réduire les congés des députés et des ministres. La fermeture de ce Parlement pendant presque deux mois est évidemment beaucoup trop longue. Pendant les trois vagues de chaleur que nous avons connues cet été, les agents et les voyageurs de la STIB ont, quant à eux, trop souffert sur le réseau.

Lors d'épisodes de canicule ou de jours de forte chaleur, un système de climatisation est indispensable dans les transports en commun, tant pour le personnel que pour les voyageurs. Pourtant, de très nombreux modèles de trams et de métro - MX, PCC... - en sont toujours dépourvus. Sur certains véhicules équipés, dont les bus du constructeur Iveco, on constate par ailleurs de nombreux dysfonctionnements.

Dès lors, compte tenu du risque de malaise et d'accidents graves lors de journées de forte chaleur, et de tous les risques encourus par les conducteurs, les voyageurs et l'ensemble des usagers de la route, quels sont les moyens humains et les procédures consacrés aux entretiens préventifs des systèmes de climatisation dans les bus, trams et métros ?

Quel est l'état d'avancement de la résolution des dysfonctionnements du système de climatisation signalés sur chaque modèle de bus, tram et métros recensés en 2025, et tout particulièrement sur les modèles de bus Iveco, Van Hool et Mercedes ? Quelles sont les mesures de renfort des services support prévues - dispatchers, régulateurs, voitures radio - lors des journées de forte chaleur, pour soulager les souffrances des agents de la STIB et les voyageurs ?

Quelles sont les mesures mises en place pour garantir que le sous-effectif dans les ateliers n'aura pas de conséquences ? Le moratoire strict sur le recrutement des agents de maintenance et la réduction des services de réserve ne vont-ils pas avoir une incidence négative sur les moyens de faire face à des pannes de climatisation dans les véhicules, et empêcher leur remplacement lors des jours de forte chaleur ?

Quelles sont les mesures de prévention et procédures mises en place lorsqu'un agent de conduite signale un dysfonctionnement de la climatisation et un risque de malaise, pour lui-même ou pour les voyageurs, dans son véhicule ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het onderhoud van en de storingen aan de airconditioning in de voertuigen van de MIVB.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans). - *Mijn vraag dateert van begin juli, maar dat krijg je als het parlementair reces veel te lang duurt.*

Tijdens hittegolven is airco onmisbaar in het openbaar vervoer, maar heel veel tram- en metromodellen hebben er nog geen. Bovendien is de airco in bussen vaak stuk.

Welke mensen en middelen worden ingezet voor het onderhoud van airco-installaties in bussen, trams en metro's? Hoever staat de MIVB met de oplossing van de problemen met de airco die in 2025 aan het licht kwamen? Welke maatregelen worden er getroffen om de werk- en reisomstandigheden tijdens hittedagen draaglijk te maken?

Welke maatregelen moeten voorkomen dat de onderbezetting van de werkplaatsen gevolgen hebben? Zullen aircopannes niet nog langer aanslepen ten gevolge van de aanwervingsstop? Wat is de procedure als een chauffeur meldt dat een airco stuk is?

1253

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les températures exceptionnelles auxquelles nous avons été confrontés fin juin rappellent l'importance de s'adapter pour faire face aux vagues de chaleur, lesquelles se présenteront malheureusement encore à l'avenir. Les transports publics sont directement concernés, avec 1 million de déplacements quotidiens en bus, tram et métro dans la capitale. Dans ces circonstances, il faut que les voyageurs puissent encore se déplacer en transports publics, et ce, dans de bonnes conditions. Il est également important de veiller au bien-être du personnel, qui réalise un travail primordial.

En cas de fortes chaleurs, la STIB active un plan canicule, qui prévoit toute une série de mesures à destination des voyageurs et du personnel sur la base de deux niveaux : +30° attendus ou +35° attendus. La STIB suit la météo de près : consultation des prévisions de l'IRM chaque jour du 15 juin au 21 septembre, ou, en dehors de cette période, en cas de prévision de fortes chaleurs.

Une préalerte prévisionnelle à J-3, confirmée à J-1, officialise pour la STIB un seuil qui lui permet de déclencher son plan canicule dans ses différentes phases.

Lors du calcul de l'effectif, la STIB tient compte des pics d'appels pouvant se présenter en temps réel durant toute l'année. L'effectif présent permet de répondre aux différents appels.

La STIB peut adapter les missions en fonction des événements, comme des conditions météorologiques particulières ou des manifestations. Suivant la température définie par l'IRM et le seuil défini par la procédure, la STIB prévoit des renforts permettant de remplacer les chauffeurs si nécessaire.

Lorsqu'un agent appelle le dispatching pour signaler qu'il ne se sent pas bien en raison de la chaleur, le dispatching lui demande de s'arrêter en toute sécurité, de sortir du véhicule et de se mettre à l'ombre. Une voiture d'intervention est envoyée pour accompagner l'agent. En cas de malaise d'un voyageur, l'agent de conduite lancera un appel urgent impliquant l'intervention des services de secours.

En ce qui concerne les systèmes de climatisation présents à bord des véhicules, l'ensemble des bus sont équipés d'air conditionné. Les trams T3000, T4000 et TNG disposent de l'air conditionné. Actuellement, ces véhicules représentent ensemble environ la moitié de la flotte de trams, un pourcentage qui continue d'augmenter grâce à l'arrivée progressive des nouveaux trams TNG. Les T2000 sont équipés d'un système de ventilation forcée. Les PCC, plus anciens, ne sont pas équipés d'un système de refroidissement d'air.

Les métros M7 sont équipés d'un système complet d'air conditionné. Les M6 (les boas) et les MX (les rames orange) sont équipés d'une ventilation forcée. Techniquement, l'ajout d'un système d'air conditionné sur les MX ou M6 n'est pas possible en raison du gabarit des tunnels. Pour les M7, une solution innovante a été mise en place : le système de climatisation est

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Als er temperaturen boven de 30°C worden voorspeld, treedt bij de MIVB een gefaseerd hitteplan in werking. De MIVB houdt echter het hele jaar door rekening met pieken in de personeelsbehoeften. Ook tijdens hittegolven kan ze op die manier vervangende chauffeurs inzetten.

Wanneer een chauffeur aan de centrale meldt dat hij zich niet goed voelt door de hitte, krijgt hij het advies veilig te stoppen en schaduw op te zoeken. Er wordt dan een interventieteam uitgestuurd. Als een reiziger onwel wordt, roept de chauffeur de hulp van de nooddiensten in.

Alle bussen hebben airconditioning, net als trams van het type T3000, T4000 en TNG, die ongeveer de helft van de vloot uitmaken. Metro's van het type M7 hebben ook airconditioning, maar het is niet mogelijk om de mechanische ventilatie op type MX en M6 te vervangen door airco.

intégré dans une grande ouverture sur le toit, à moitié en surface et à moitié encastré.

1255 Il importe toutefois de souligner que, malgré ces équipements, les portes des véhicules s'ouvrent très régulièrement entre les différents arrêts, laissant s'échapper l'air frais et entrer l'air chaud. C'est principalement le cas dans les bus en surface. À Bruxelles, les arrêts sont en moyenne espacés de 400 mètres, ce qui signifie que les portes des véhicules s'ouvrent et se referment en permanence. La présence d'air conditionné ne garantit dès lors pas une température fixe, mais bien une température inférieure de cinq degrés environ à celle de l'extérieur.

Lorsque les températures extérieures sont particulièrement élevées, comme lors des récentes vagues de chaleur, avec des valeurs largement supérieures à 30 degrés et même proches de 40 degrés, il devient extrêmement difficile de maintenir une température basse à bord. Cela peut donner l'impression que la climatisation n'est pas présente ou ne fonctionne pas, alors qu'elle permet surtout de maintenir une température inférieure à celle de l'extérieur, à raison d'approximativement cinq degrés.

1257 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - Les réponses transmises par la STIB ne correspondent évidemment pas à la réalité du terrain, c'est-à-dire à ce qu'ont subi cet été, sur le réseau, tant les voyageurs que les agents. Les véhicules de plus de 50 ans, comme les rames de métro MX ou les trams PCC, n'ont évidemment jamais eu de climatisation. C'est d'ailleurs une raison de plus pour les remplacer le plus vite possible.

Des millions d'euros ont été investis dans des bus Iveco, dont le système de climatisation n'a jamais fonctionné. Comment est-ce possible ? Cet été, près de 50 % des systèmes d'air conditionné ont été défectueux dans les autres types de bus. Certains soufflaient même de l'air chaud ! Il est inacceptable que les voyageurs de la STIB aient été transportés dans ces conditions pendant les vagues de chaleur. C'est un manque de respect total. Ils ont d'ailleurs été très nombreux à le dénoncer sur les réseaux sociaux.

Les agents de conduite, eux, devaient passer des journées de huit heures dans des cabines à plus de 50 °C. C'est inhumain. Ces systèmes défectueux et ces chaleurs étouffantes ont d'ailleurs occasionné, chez le personnel, des malaises et des accidents de travail.

Aucune réduction du temps de travail n'a été décidée. En raison du moratoire sur le recrutement, et comme le groupe PTB l'avait prédit, il n'y avait pas assez d'agents de maintenance dans les ateliers pour l'entretien de ces systèmes, ni d'agents de réserve pour permettre aux autres de souffler et de se rafraîchir. Pire, même la distribution d'eau fraîche sur le réseau a été supprimée pour faire des économies !

Tout cela est scandaleux. Il s'agit d'une véritable mise en danger des conducteurs, et donc des voyageurs. Je veux donc saluer le courage et le professionnalisme dont ont fait preuve les agents de la STIB durant ces trois vagues de chaleur. Contrairement à

Doordat de deuren van de voertuigen geregeld opengaan, gaat er wel veel frisse lucht verloren. De airco garandeert dus geen constante temperatuur, maar zorgt toch voor ongeveer 5°C koeling ten opzichte van buiten. Bij hittepieken is het echter erg moeilijk om de lucht te koelen. Daardoor denken mensen soms dat er geen airco is.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans). - De antwoorden van de MIVB stemmen natuurlijk niet overeen met de praktijk. De voertuigen van 50 jaar oud hebben nooit airco gehad, vandaar dat we ze zo snel mogelijk moeten vervangen.

Er zijn miljoenen in bussen van Iveco geïnvesteerd, maar de airco heeft nooit gewerkt. Dat is onaanvaardbaar tijdens hittegolven. Het is bovendien onmenselijk dat chauffeurs een hele dag in cabines waar het 50° is moeten werken. De werkdag werd niet ingekort en de wervingsstop heeft tot een gebrek aan onderhoudstechnici geleid. Zelfs de waterverdeling is geschrapt om te besparen!

Het is een echte schande. Chauffeurs en reizigers werden in gevaar gebracht. Tijdens volgende hittegolven moet het anders!

- Het incident is gesloten.

vous et à leur direction qui les a mis en danger, eux ont été à la hauteur. Cela ne pourra plus se reproduire lors des prochaines - et inévitables - vagues de chaleur !

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. FOUAD AHIDAR

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

concernant l'autorisation des Tesla autonomes en Belgique et la sécurité routière à Bruxelles.

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).- *La Flandre a récemment autorisé l'utilisation du système « Full Self-Driving » de Tesla sur la voie publique. Cette technologie pourra dès lors également être utilisée à Bruxelles, qui n'a pas eu son mot à dire lorsque cette décision a été prise.*

Or, Bruxelles est une ville densément peuplée, qui voit circuler de nombreux usagers et qui souhaite, dans le cadre de la vision zéro, réduire autant que possible le nombre de victimes de la route.

Quel poids notre Région a-t-elle au sein des structures de concertation interrégionales ? Qui y représente Bruxelles ? Comment la défense des intérêts bruxellois et la sécurité routière sur notre territoire y sont-elles garanties ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle réalisé une analyse de risques spécifique de l'impact des véhicules autonomes ou semi-autonomes sur la sécurité routière dans un environnement urbain fort fréquenté ?

Les services de police et d'inspection bruxellois sont-ils correctement équipés pour surveiller l'utilisation de cette technologie ?

Bruxelles a-t-elle son mot à dire concernant les technologies autorisées sur ses routes ou doit-elle se plier aux décisions prises par les autres Régions ?

(M. Stijn Bex, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vekeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de toelating van zelfrijdende Tesla's in België en de verkeersveiligheid in Brussel.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Recent raakte bekend dat Vlaanderen toestemming heeft gegeven voor het gebruik van Tesla's "Full Self-Driving"-systeem op de openbare weg. Omdat de gewesten elkaars beslissingen erkennen, zal die technologie ook in Brussel kunnen worden gebruikt. Opmerkelijk is dat uw kabinet in de media verklaarde dat Brussel daarover niet vooraf werd geraadpleegd.

Dat roept heel wat vragen op. Brussel is een dichtbevolkte stad met veel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en andere kwetsbare weggebruikers. Het verkeer is er vaak druk en complex. Tegelijk wil Brussel via de nulvisie het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk terugdringen. Het is dan ook belangrijk dat nieuwe technologieën op onze wegen grondig worden geëvalueerd en dat Brussel betrokken wordt bij beslissingen die een impact hebben op de veiligheid van zijn inwoners.

Toch lijkt een beslissing met rechtstreekse gevolgen voor de verkeersveiligheid in Brussel te zijn genomen zonder dat het Brussels Gewest daarin een doorslaggevende stem heeft gehad. Uit de berichtgeving blijkt bovendien dat de wederzijdse erkenning van goedkeuringen tussen de gewesten ertoe leidt dat één gewest in de praktijk beslissingen kan nemen die automatisch gevolgen hebben voor de andere gewesten.

Het gaat hier dan ook niet alleen over autonome voertuigen, maar ook over de plaats van Brussel binnen de Belgische besluitvorming en over de verdediging van de Brusselse belangen wanneer beslissingen worden genomen met een impact op ons grondgebied.

In welke overlegorganen of interregionale structuren worden dergelijke dossiers normaal besproken tussen de gewesten? Welk gewicht heeft het Brussels Gewest binnen de interregionale overlegstructuren? Wie vertegenwoordigt Brussel daar en hoe wordt gegarandeerd dat de Brusselse belangen en de verkeersveiligheid op ons grondgebied daadwerkelijk worden verdedigd?

Heeft Brussel Mobiliteit een specifieke risicoanalyse gemaakt van de impact van autonome of semiautonome

1267

Mme Amélie Pans (MR).- Le sujet qui nous occupe aujourd'hui est intéressant, parce qu'il pose une question assez simple : quelle place voulons-nous donner à l'innovation dans la politique de mobilité bruxelloise ? Il faut être très clair : nous ne pouvons pas être une Région qui regarde les évolutions technologiques arriver depuis le bord de la route.

La mobilité autonome est appelée à se développer et, à Bruxelles, elle peut présenter de réelles opportunités pour l'accessibilité, pour certaines dessertes de quartier, pour le rabattement vers les transports publics, pour la mobilité de nuit, ou encore pour la logistique urbaine. Mais encore faut-il être capable de l'encadrer.

Le débat autour du Full Self-Driving de Tesla est justement l'occasion de nous demander si nous disposons aujourd'hui des bons outils pour accompagner cette évolution. Je ne pense pas que la bonne réponse soit de dire automatiquement non à ces technologies parce qu'elles sont nouvelles, mais je ne pense pas non plus que nous puissions simplement constater qu'une technologie est autorisée ailleurs et considérer que le débat est clos pour Bruxelles.

Notre Région a ses propres réalités : des rues denses, des cyclistes, des piétons, des transports publics, des chantiers, des voiries complexes... Il faut donc être capable d'évaluer comment ces systèmes fonctionnent dans notre environnement, et il faut surtout dépasser le débat autour d'une marque ou d'un modèle précis.

La vraie question est : quel modèle de mobilité autonome voulons-nous pour Bruxelles ? Il y a une différence considérable entre une navette autonome, qui permet de rejoindre une station de métro depuis un quartier moins bien desservi, et une voiture autonome qui circule seule, sans passager, pour venir chercher quelqu'un à l'autre bout de la Région. Bruxelles doit adopter une approche à la fois ambitieuse et pragmatique et encourager l'innovation, mais mesurer ses résultats.

Nous devons savoir si ces technologies améliorent réellement la sécurité, l'accessibilité et la qualité du service. Nous devons aussi pouvoir mesurer leur impact sur la congestion automobile,

voertuigen op de verkeersveiligheid in een drukke stedelijke omgeving? Welke garanties bestaan er vandaag dat die voertuigen veilig kunnen functioneren in situaties met druk voetgangersverkeer, fietsinfrastructuur, schoolomgevingen, wegenwerken en complexe kruispunten? Zijn de Brusselse politiediensten en inspectiediensten voldoende uitgerust om toezicht te houden op het gebruik van die technologie en om na een ongeval de nodige gegevens te analyseren?

Dit dossier raakt aan een fundamentele vraag: kan Brussel zelf meebepalen welke technologieën op zijn wegen worden toegelaten, of moet het ondergaan wat elders wordt beslist?

(De heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Brussel mag niet vanaf de zijlijn toekijken hoe nieuwe technologieën in het gewest ingang vinden.

Zelfrijdende voertuigen bieden Brussel heel wat mogelijkheden op het gebied van toegankelijkheid, aansluiting op het openbaar vervoer of bevoorrading, op voorwaarde dat er voldoende omkadering is. We moeten ons dan ook afvragen of het gewest over voldoende middelen beschikt om deze ontwikkeling aan te kunnen. Brussel telt immers veel dichtbebouwde straten, veel zachte weggebruikers en een complex wegennet. We moeten nagaan hoe die nieuwe systemen in een dergelijke omgeving functioneren. Daarnaast moeten we verder kijken dan dat ene merk of model.

De echte vraag is welke zelfrijdende voertuigen we willen. Er is een groot verschil tussen een zelfrijdende pendelbus naar een metrostation en een zelfrijdende auto die zich leeg verplaatst om personen op te pikken.

Het gewest moet openstaan voor innovatie, maar tegelijkertijd nagaan of ze de veiligheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de dienstverlening bevordert en of een en ander geen problemen oplevert voor het openbaar vervoer of in de openbare ruimte. Voor die evaluatie zijn gegevens nodig.

Hebt u een duidelijk beeld van de mogelijke impact van zelfrijdende voertuigen op de Brusselse mobiliteit?

Volgt Brussel Mobiliteit incidenten met zelfrijdende voertuigen op om een objectief beeld te krijgen van hun veiligheid?

Hoe wilt u ervoor zorgen dat zelfrijdende voertuigen in Brussel in de eerste plaats worden gebruikt voor verplaatsingen die nuttig zijn voor de hele samenleving?

Heeft Brussel een duidelijk kader voor proeven met zelfrijdende voertuigen?

les transports publics et l'espace public. Pour cela, il faut des données et une capacité d'évaluation.

Disposez-vous aujourd'hui d'une vision claire de l'impact que pourraient avoir les systèmes de conduite automatisée sur la mobilité bruxelloise, notamment en matière de sécurité, de congestion automobile et de complémentarité avec les transports publics ?

Bruxelles Mobilité suit-elle ou prévoit-elle de suivre des incidents impliquant des véhicules équipés de systèmes de conduite automatisée circulant sur notre territoire, afin de pouvoir objectiver leur niveau de sécurité dans un environnement urbain dense ?

Comment comptez-vous assurer le développement de la mobilité autonome à Bruxelles, en favorisant prioritairement des usages utiles à la collectivité plutôt qu'une augmentation des trajets à vide et de la congestion automobile ?

Enfin, Bruxelles dispose-t-elle aujourd'hui d'un cadre suffisamment clair pour accueillir et accompagner des expérimentations de mobilité autonome, en collaboration avec les entreprises, les opérateurs de transport, les universités et les communes ?

Bruxelles ne doit pas choisir entre innovation et sécurité, mais viser les deux : être une Région qui ose expérimenter, mais qui évalue, une Région qui attire l'innovation, mais qui fixe des règles, et surtout une Région qui fait en sorte que les nouvelles technologies répondent à de vrais besoins de mobilité.

1271 (M. Sven Gatz, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

1271 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Dans ce dossier comme dans bien d'autres, la concertation interrégionale en matière de mobilité n'est manifestement pas au beau fixe, comme en témoignent les questions du survol de Bruxelles ou du contrôle technique. Je ne citerai pas de marques de véhicules pour faire référence à l'émergence de plusieurs développements technologiques et ne me laisserai pas non plus tenter par un « technosolutionnisme », surtout lorsqu'on connaît les problèmes de congestion observés au sein de la Région.

En effet, au-delà de la tentation pour certaines sociétés de se montrer au cœur de la capitale européenne, nous devons nous montrer vigilants et utilement critiques face à ce qui se présente comme des solutions opérationnelles sur des avenues californiennes, mais sans doute bien moins dans le chaos des ruelles bruxelloises.

Par ailleurs, ainsi qu'il ressort d'une étude réalisée par la MIT Sloan School of Management, la mise en service de véhicules autonomes pose deux problèmes majeurs. Le premier est la mise en circulation, qui s'ajoute au problème de l'autosolisme, puisque l'exploitation de ce type de véhicule consacre bon nombre de trajets à vide et aggrave ainsi la congestion

(De heer Sven Gatz, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- Eens te meer blijkt overleg tussen de gewesten over mobiliteit geen vaststaand gegeven. Voorts mogen we onze aandacht niet naar één enkel merk laten gaan of ons laten verleiden door het idee dat een bepaalde technologie alle verkeersproblemen zal oplossen. Wat in de brede lanen van Californië werkt, loopt niet noodzakelijk goed in de smalle straatjes van het Brussels Gewest.

Uit een studie blijkt overigens dat zelfrijdende voertuigen de verkeerscongestie kunnen verergeren omdat ze vaak leeg rondrijden. Daarnaast vormen ze rechtstreekse concurrentie voor het openbaar vervoer.

Bracht het Vlaams Gewest u op de hoogte van zijn plannen? Vond er overleg plaats met Vlaanderen of hebt u daarom gevraagd? Hoe komt het dat het Brussels Gewest voor een voldongen feit staat?

Wanneer komt de regering met een standpunt over deze kwestie?

automobile. Deuxièmement, l'offre de services individualisés entre directement en concurrence avec les transports en commun.

C'est la raison pour laquelle je me joins aux questions de mon collègue, auxquelles j'ajouterai les questions suivantes. Votre cabinet ou vos services ont-ils été informés des projets de la Région flamande en la matière ?

Des concertations ad hoc ont-elles été entamées sur le sujet ou demandées à la Région flamande ?

Comment se fait-il que la Région bruxelloise soit confrontée à une telle situation de fait ?

Enfin, quand le gouvernement prendra-t-il position sur cette question ?

¹²⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *L'arrivée prochaine de véhicules autonomes dans nos rues est un fait.*

Le Full Self-Driving de Tesla que vous évoquez n'est pas à proprement parler un véhicule totalement autonome, mais plutôt un système d'aide à la conduite avancé qui requiert la vigilance du conducteur et implique sa responsabilité juridique.

À l'avenir, les véhicules autonomes seront également utilisés pour les transports en commun, comme en témoigne un test effectué à Leuven auquel participe la STIB. Les opportunités et les risques en sont également à l'étude dans le domaine du transport de marchandises.

¹²⁷⁷ **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).**- *Les risques pour le personnel ?*

¹²⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Les voitures autonomes offrent des avantages en matière de sécurité routière, de respect du Code de la route et des règles de stationnement, outre le confort qu'elles apportent. Par ailleurs, le nombre de trajets, puisqu'elles pourront aussi rouler à vide, augmentera, ce dont la politique régionale devra tenir compte.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De komst van zelfrijdende voertuigen is een feit, of je nu voor- of tegenstander bent van die technologie. Een paar jaar geleden ging het nog eerder om een hype en faalden de meeste tests, maar nu is het echt zover: de technologie is klaar om te worden ingezet. Binnenkort zullen er volwaardig zelfrijdende voertuigen in onze straten rijden.

Het systeem waarover u het hebt in uw vraag, namelijk de Full Self-Driving (FSD) van Tesla, valt voor alle duidelijkheid niet onder die volwaardige zelfrijdende voertuigen. De FSD is eerder een geavanceerd hulpsysteem bij het rijden (niveau 2), waarbij je als chauffeur aandachtig moet blijven. Ook blijf je juridisch volledig verantwoordelijk voor eventuele incidenten of ongevallen, zelfs al krijg je het gevoel dat het systeem het volledig van je overneemt.

Zelfrijdende wagens zullen niet enkel in het personenvervoer, maar ook in het openbaar vervoer worden ingezet. Zoals jullie weten, loopt er in Leuven een test waar ook de MIVB bij betrokken is. Als beleidsmakers moeten we nagaan wat de mogelijke positieve of negatieve aspecten zijn van die nieuwe technologie, en daarop anticiperen. Ook voor het goederentransport komt er binnenkort een proefproject, om de mogelijke opportuniteiten en risico's van de technologie te onderzoeken.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Risico's voor het personeel, bedoelt u?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er zijn verschillende aspecten. Zelfrijdende wagens bieden een aantal voordelen. Bij een volwaardig autonome auto kom je als chauffeur niet meer tussen. Het doet er dus niet toe of je gedronken hebt of je smartphone raadpleegt. Op het vlak van verkeersveiligheid, het respect van de Wegcode en correct parkeren bieden dergelijke voertuigen dus een aantal voordelen. Ze verhogen ook het rijcomfort: iemand die veel boodschappen heeft gedaan, kan die bijvoorbeeld vlak bij zijn huis uitladen,

¹²⁷⁹ *En outre, nous devons examiner l'impact des voitures autonomes sur le secteur des taxis.*

La Région flamande a récemment approuvé la réalisation de tests impliquant le système Full Self-Driving de Tesla. L'autorisation flamande permet de fait au véhicule de circuler sur tout le territoire belge. C'est le service d'homologation de l'une des trois Régions qui statue sur le dossier. Le règlement européen autorise l'acceptation unilatérale d'une homologation délivrée ailleurs, à condition que l'autorité responsable de l'homologation initiale, en l'occurrence les Pays-Bas, en soit informée.

Une concertation entre les Régions aurait été souhaitable dans ce cas précis, d'autant qu'il existe une structure de concertation interrégionale pour l'homologation des voitures autonomes. Bruxelles n'est pas la seule à déplorer que la ministre flamande De Ridder n'ait pas consulté le groupe de travail avant de donner son accord.

¹²⁸¹ *Des doutes régnaient pourtant déjà quant à la sécurité de ce type de modèle, comme l'a elle-même signalé l'agence flamande dans son avis envoyé a posteriori. Il est évident qu'une concertation efficace et constructive entre les Régions est indispensable.*

waarna de autonome wagen zichzelf parkeert. Ook op het vlak van parkeergelegenheid biedt het systeem dus voordelen.

Tegelijk zou het aantal afgelegde kilometers sterk kunnen toenemen. Zo zou je vanuit deze commissiezaal via een app een instructie kunnen geven aan je wagen, om je kind op te halen van school, naar de logopedist te voeren en zo meer. Het aantal trajecten - en ook het aantal lege trajecten - zal dus stijgen. Het gewestelijke beleid zal daar rekening mee moeten houden.

Daarnaast moeten we ook bekijken wat zelfrijdende auto's voor de taxisector betekenen. In verscheidene steden rijden al automatische taxi's. De technologie bestaat, we moeten nu bekijken wat de mogelijkheden en de risico's zijn en daar beleidsmatige conclusies uit trekken.

Het Vlaams Gewest heeft het onlangs mogelijk gemaakt om tests uit te voeren met de zogenaamde Tesla Full Self-Driving. Dat is, zoals gezegd een geavanceerd rijk hulpsysteem van niveau 2, maar geen volledig zelfrijdende auto. De Vlaamse toelating betekent de facto dat de auto op het volledige Belgische grondgebied mag rijden. De homologatiedienst van een van de drie gewesten oordeelt over het dossier.

De Europese verordening staat toe om eenzijdig een elders uitgereikte homologatie te aanvaarden op voorwaarde dat de overheid die verantwoordelijk is voor de oorspronkelijke homologatie, in dit geval Nederland, op de hoogte wordt gebracht. Overleg tussen de Belgische gewesten is niet vereist, maar was in dit geval wel wenselijk geweest, temeer omdat er een interfederale werkgroep over zelfrijdende voertuigen bestaat, waarin de FOD Mobiliteit, de Waalse administratie, het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken en Brussel Mobiliteit samenwerken.

Eén subwerkgroep test niet-gehomologeerde voertuigen, terwijl een andere subwerkgroep zich specifiek buigt over gehomologeerde voertuigen. Er is dus wel degelijk een interregionale overlegstructuur voor de homologatie van zelfrijdende auto's. Ik betreur het dat Vlaams minister De Ridder het niet nodig achtte om de werkgroep te raadplegen of te informeren alvorens haar goedkeuring te geven. Dat is ook tijdens het interministeriële overleg tussen de ministers van Mobiliteit aan bod gekomen. Niet alleen Brussel betreurt de Vlaamse werkwijze.

We hebben pas achteraf de nodige documenten gekregen waaruit blijkt dat er legitieme vragen zijn over de manier waarop en de snelheid waarmee de Vlaamse administratie een oorspronkelijk Waals homologatiedossier naar zich heeft getrokken. Wettelijk valt daar niets tegen in te brengen, maar het is niet de gebruikelijke manier van samenwerken tussen de gewesten.

Op het moment van de goedkeuring bestonden er al twijfels over de veiligheid van die specifieke Tesla's. Reuters bracht daarover eind mei nog een uitgebreid onderzoek naar buiten en ook de Vlaamse administratie somde in haar advies, dat we achteraf gekregen hebben, een aantal risico's op. Dat alles

Le projet de directive relative au contrôle technique qui sera en vigueur dans les mois à venir prévoit une modification de la disposition relative au système avancé d'aide à la conduite.

toont aan hoe belangrijk goed en constructief overleg tussen de gewesten is. Met de bestaande bevoegdheidsverdeling is een goede samenwerking enkel mogelijk als daartoe de intentie aanwezig is.

De richtlijn inzake de technische controle wordt momenteel herzien en zal naar verwachting in de komende maanden worden gepubliceerd en van kracht worden. De ontwerptekst voorziet in een aanpassing van de bepaling inzake het ADAS-systeem (Advanced Driver Assistance System oftewel geavanceerd rijhulpsysteem), waaronder ook de zelfrijdende Tesla's vallen.

Dit belangrijke debat om ons op de toekomst voor te bereiden zal allicht nog regelmatig terugkomen.

1283 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).**- À qui la police peut-elle demander des comptes concernant ces véhicules ?

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Kan een politieagent dan die auto's tegenhouden en nagaan of de papieren voor de verzekering en dergelijke in orde zijn? Aan wie kan de politie rekenschap vragen bij zulke auto's?

Si j'ai bien compris, la concertation entre les Régions est souhaitable, mais pas obligatoire ?

Wat het overleg tussen de gewesten betreft, begrijp ik het goed dat dat wel wenselijk is, maar niet vereist, en dat mevrouw De Ridder dus autonoom mocht beslissen?

1283 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- Légalement, c'est effectivement le cas, mais c'est très inhabituel. Il est bien entendu souhaitable de s'informer mutuellement et de se concerter.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Wettelijk is dat inderdaad zo, maar het is zeer ongebruikelijk. Het is uiteraard wenselijk elkaar te informeren en te raadplegen, zeker in dit geval, omdat over deze kwestie een werkgroep bestaat en dit dossier eigenlijk in Wallonië in behandeling was.

1283 **Mme Amélie Pans (MR).**- Effectivement, la mise en place de cette technologie est soumise à l'autorisation de différents niveaux de pouvoir et des discussions doivent avoir lieu pour tout ce qui concerne les aspects légaux tels que les assurances.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Zelfrijdende voertuigen moeten we niet passief ondergaan, noch principieel afwijzen, maar wel in goede banen leiden met een vooruitziend beleid. We moeten de effecten van zulke mobiliteit nauwkeurig in kaart brengen, zodat we de veiligheid van de zwakke weggebruikers kunnen waarborgen en de impact op de verkeersdrukte kunnen meten. Een overzichtelijk wegnnet, met duidelijke markeringen en bewegwijzering, is voor zulke voertuigen extra belangrijk.

La question n'est pas d'accepter ou de refuser la mobilité autonome, mais plutôt d'être en mesure de l'évaluer avec sérieux afin de garantir la sécurité des usagers faibles et de mesurer son incidence sur la congestion. Ce type de mobilité suppose également la présence d'un espace public lisible, de marquages au sol bien entretenus, d'une signalisation claire et de voiries compréhensibles, tant pour les conducteurs que pour les systèmes automatisés.

Bruxelles ne doit ni subir l'innovation ni la bloquer par réflexe. Elle doit plutôt être capable de l'encadrer, de l'expérimenter et d'en mesurer les effets concrets. En d'autres termes, il appartient à Bruxelles et au législateur d'anticiper les évolutions technologiques plutôt que de se cantonner à y réagir.

1295 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Votre réponse est claire : il n'y a aucune information ni concertation avec la Région flamande, qui ne vit pourtant pas en autarcie. Ce fonctionnement, d'ailleurs conforme à la législation, ne constitue pas une première, mais n'est pas sans conséquences politiques pour Bruxelles.

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- Er is geen overleg met het Vlaams Gewest. Dat is niet onwettig, maar het heeft wel gevolgen voor het Brusselse beleid.

Nous sommes loin d'avoir épuisé la question des innovations technologiques dans le cadre des politiques publiques en matière

Over de gevolgen van zelfrijdende voertuigen zijn we nog lang niet uitgepraat. De PS zal de evolutie van de technologie dan ook op de voet blijven volgen.

de mobilité, en particulier au sujet des voitures autonomes. Nous serons encore amenés à discuter des opportunités de ces nouvelles technologies, des menaces qu'elles feront peser sur la sécurité routière et des responsabilités qu'elles induiront. Mon groupe suivra donc l'évolution de ce dossier avec attention.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. FOUAD AHIDAR
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

concernant l'interdiction des trottinettes électriques partagées à partir du 1er janvier 2027.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. MOUNIR LAARISSI

concernant l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service et le renforcement des alternatives de mobilité douce à Bruxelles.

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).- *Le gouvernement bruxellois a décidé d'interdire les trottinettes électriques en libre-service à compter du 1er janvier 2027. Il invoque l'augmentation du nombre d'accidents, des nuisances causées aux autres usagers et l'utilisation de ces véhicules dans le cadre de faits criminels.*

Les trottinettes électriques font partie de l'offre de mobilité et Bruxelles a déjà pris ces dernières années des mesures pour mieux réglementer et rendre plus sûre leur utilisation. Par ailleurs, des zones de dépôt obligatoires ont été aménagées et des conditions plus strictes ont été imposées aux exploitants. Ces mesures ont contribué à améliorer la sécurité routière, même si une sensibilisation et un meilleur respect des règles restent indispensables.

Pour de nombreux Bruxellois, les trottinettes en libre-service constituent un moyen simple et abordable de se déplacer. Pour certains, elles représentent même une véritable solution alternative à la voiture.

L'argument selon lequel les trottinettes en libre-service seraient impliquées dans des actes criminels doit en outre être nuancé. En effet, les auteurs d'actes criminels peuvent tout aussi bien utiliser des vélos, des cyclomoteurs ou des voitures.

L'interdiction totale constitue-t-elle bien une mesure proportionnée, ou une réglementation mieux respectée aurait-elle apporté une solution plus équilibrée ?

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het verbod op gedeelde elektrische steps vanaf 1 januari 2027.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

betreffende het verbod op elektrische deelsteps en de versterking van alternatieve zachte mobiliteitsoplossingen in Brussel.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Uit recente persberichten blijkt dat de regering heeft beslist om vanaf 1 januari 2027 geen vergunningen meer toe te kennen voor elektrische deelsteps. Als motivering worden onder meer de stijging van het aantal ongevallen, de hinder voor andere weggebruikers en het gebruik van dergelijke voertuigen bij bepaalde criminele feiten aangehaald.

Elektrische steps maken ondertussen deel uit van het Brusselse mobiliteitsaanbod en worden door een aantal gebruikers ingezet als alternatief voor de wagen of als aanvulling op het openbaar vervoer. Een beslissing om dit vervoermiddel volledig uit het aanbod te doen verdwijnen, verdient daarom een grondige onderbouwing.

Daarbij moet worden opgemerkt dat Brussel de voorbije jaren reeds belangrijke stappen heeft gezet om het gebruik van elektrische deelsteps beter te reguleren en veiliger te maken. Zo besliste de regering in 2023 om het aantal deelsteps sterk terug te brengen van ongeveer 20.000 naar 8.000 en het aantal operatoren te beperken tot twee. Die hervorming maakte deel uit van een bredere verstrenging van de regelgeving met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren, overlast te beperken en de openbare ruimte beter toegankelijk te maken.

Daarnaast werden verplichte parkeerzones ingevoerd en strengere voorwaarden opgelegd aan de exploitanten. Ook voor de gebruikers zelf werden bijkomende regels ingevoerd: een maximale snelheid van 20 km/u, een snelheidsbeperking tot 8 km/u in voetgangerszones, een minimumleeftijd van 16 jaar en een verbod om met twee personen op één step te rijden. Die maatregelen hebben reeds bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid, ook al blijft verdere

bewustmaking en handhaving noodzakelijk. Die uitdaging stelt zich overigens niet uitsluitend voor elektrische steps, maar ook voor andere vervoersmodi zoals de fiets, waarvan het gebruik de afgelopen jaren eveneens sterk is toegenomen zonder dat daarbij vergelijkbare beperkingen werden opgelegd.

Voor heel wat Brusselaars vormen deelsteps bovendien een efficiënte, eenvoudige en betaalbare manier om zich in de stad te verplaatsen. Ze bieden een flexibel alternatief voor korte verplaatsingen en kunnen een nuttige aanvulling vormen op het openbaar vervoer, in het bijzonder voor het eerste en laatste deel van een traject. Voor sommige gebruikers vormen zij zelfs een reëel alternatief voor de wagen, wat bijdraagt aan de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit.

Ook het argument dat deelsteps betrokken zouden zijn bij criminele feiten moet genuanceerd worden. Personen die criminele feiten willen plegen, kunnen immers evengoed gebruikmaken van fietsen, bromfietsen of auto's. Bovendien zijn deelsteps net bijzonder gemakkelijk traceerbaar, aangezien gebruikers zich moeten identificeren alvorens een voertuig te kunnen ontgrendelen. Dat maakt het mogelijk om verplaatsingen achteraf te reconstrueren, wat kan bijdragen tot de identificatie van eventuele daders.

Tegen deze achtergrond rijst de vraag of een volledig verbod op elektrische deelsteps een proportionele maatregel is, dan wel of verdere regulering en handhaving een meer evenwichtige oplossing zouden kunnen bieden.

Op welke concrete cijfers en analyses baseert de regering haar beslissing om vanaf 1 januari 2027 geen vergunningen meer toe te kennen voor elektrische deelsteps? Hoe is het aantal ongevallen met deelsteps de afgelopen vijf jaar geëvolueerd, zowel in absolute cijfers als in verhouding tot het aantal ritten? Kunt u die cijfers vergelijken met die van fietsen, bromfietsen en auto's?

Hoe evalueert de regering de maatregelen die de afgelopen jaren reeds werden genomen, zoals de vermindering van het aantal steps, de beperking tot twee operatoren, de invoering van verplichte parkeerzones en de strengere gebruiksvoorwaarden? Welke alternatieve scenario's hebt u onderzocht alvorens te beslissen tot een volledig stopzetten van de vergunningen? Ik denk aan scenario's als een verdere beperking van het aantal voertuigen, een strengere handhaving of bijkomende technische veiligheidsmaatregelen.

Op welke manier verhoudt deze beslissing zich tot de gewestelijke doelstellingen inzake multimodaliteit, duurzame mobiliteit en de vermindering van het autogebruik? Welke economische gevolgen verwacht de regering voor de betrokken operatoren en voor de werknemers die rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk zijn van die activiteit?

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- Ik begrijp de beslissing om geen elektrische deelsteps meer toe te

¹³⁰⁵ *Sur quelles données le gouvernement fonde-t-il sa décision d'interdire les trottinettes électriques partagées ?*

Quelle est l'évolution du nombre d'accidents impliquant des trottinettes partagées au cours des cinq dernières années ?

Comment le gouvernement évalue-t-il les mesures prises ces dernières années ? Quels autres scénarios a-t-il étudiés avant de décider de l'interdiction ? Avez-vous envisagé un respect plus strict de la réglementation ?

Quelles conséquences économiques prévoyez-vous pour les opérateurs concernés et pour les salariés qui dépendent de cette activité ?

¹³⁰⁹ **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- L'annonce de la fin des trottinettes électriques en libre-service à Bruxelles à l'horizon 2027 est une décision que nous comprenons et que nous

soutenons. Elle s'inscrit d'ailleurs dans une dynamique observée dans plusieurs grandes villes européennes, à l'instar de Paris, qui ont fait le choix d'y mettre fin face aux dérives constatées.

Initialement conçus comme une solution complémentaire de mobilité partagée, ces dispositifs ont, dans les faits, généré de nombreux problèmes : engins abandonnés sur les trottoirs, obstacles pour les personnes à mobilité réduite, occupation désordonnée de l'espace public, mais aussi multiplication des accidents et sentiment d'insécurité dans plusieurs quartiers.

Au-delà de ces nuisances visibles, les constats issus du terrain hospitalier sont particulièrement préoccupants. Les services d'urgence font état d'une augmentation significative des traumatismes crâniens liés à l'usage des trottinettes électriques, souvent graves et dans une proportion nettement supérieure à celle observée pour d'autres modes de transport.

Cette réalité sanitaire ne peut être ignorée. Elle met en évidence que certains dispositifs, insuffisamment encadrés ou inadaptés à un environnement urbain dense, peuvent engendrer des risques importants, tant pour leurs utilisateurs que pour les autres usagers de l'espace public. La sécurité routière doit dès lors demeurer une priorité absolue, en particulier pour les usagers les plus vulnérables.

Pour autant, cette décision ne doit en aucun cas être interprétée comme un recul de la mobilité douce. Bien au contraire, la mobilité active, en particulier le vélo, constitue une alternative essentielle à la voiture individuelle, contribuant à la réduction des émissions, à l'amélioration de la qualité de l'air et à un partage plus équilibré de l'espace public.

Dans cette perspective, les zones de stationnement dédiées, dites zones de dépôt, déjà mises en place à Bruxelles doivent être maintenues pour les vélos en libre-service, tandis que la pratique du vélo doit être pleinement encouragée comme une solution durable, structurante et sécurisée pour l'avenir de la Région.

Dans ce cadre, et conformément à la vision multimodale défendue par Les Engagés, quelles mesures concrètes le gouvernement bruxellois a-t-il déjà prévues pour compenser la disparition des trottinettes en libre-service en matière d'offre de mobilité partagée ?

Une extension de l'offre de vélos partagés est-elle à l'étude ? Dans l'affirmative, quels objectifs chiffrés le gouvernement s'est-il fixés en matière d'augmentation du parc d'ici 2027 ?

L'interdiction des trottinettes en libre-service devant s'accompagner d'une politique ambitieuse en faveur du vélo, quelles initiatives sont prévues pour renforcer l'intermodalité avec les transports publics, notamment en matière de stationnement sécurisé et d'intégration tarifaire ? Pouvez-vous, en ce sens, faire un point sur l'état d'avancement de l'après-Villo ?

laten, een trend die zich ook in andere grote steden zoals Parijs voordoet.

De steps vormden een aanvulling op de deelmobiliteit, maar brachten heel wat problemen met zich mee inzake het gebruik van de openbare ruimte en het veiligheidsgevoel. Bovendien meldden spoeddiensten aanzienlijk meer hoofdletsels bij stepgebruikers. Dat bewijst dat bepaalde voorzieningen, wanneer ze niet voldoende gereguleerd of aangepast zijn, een risico kunnen vormen voor alle weggebruikers.

Deze beslissing mag in geen geval een stap terug betekenen voor de zachte mobiliteit. De actieve mobiliteit, met name fietsen, vormt een essentieel alternatief voor de personenauto. We moeten de dropzones voor deelfietsen dan ook behouden en het fietsen aanmoedigen als duurzame, structurele en veilige oplossing.

Welke maatregelen neemt de regering om het verdwijnen van de deelsteps als onderdeel van de deelmobiliteit te compenseren? Wordt het aanbod van deelfietsen uitgebreid? Wat zijn de streefcijfers tegen 2027?

Wat doet u om de intermodaliteit met het openbaar vervoer verbeteren, met name via beveiligde stallingen en tariefintegratie? Hoe staat het met een opvolger voor Villo?

Bereidt u een plan voor om de actieve mobiliteit veiliger te maken dankzij de ontwikkeling van fietsinfrastructuur en de bewustmaking van weggebruikers, om de modal shift te ondersteunen?

Enfin, un plan spécifique est-il en préparation pour améliorer la sécurité de la mobilité active, notamment à travers le développement des infrastructures cyclables et la sensibilisation des usagers, afin d'accompagner le report modal attendu ?

1313 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Tout changement suscite des réactions. Néanmoins, je tiens à rappeler que derrière chaque décision - celle-ci, en l'occurrence - se cache une réelle réflexion. Si vous êtes attentive à nos échanges en commission de la Mobilité, vous aurez remarqué que la problématique de sécurité routière liée aux trottinettes n'est pas récente.

La Région est effectivement confrontée à une hausse particulièrement inquiétante du nombre d'accidents impliquant des utilisateurs de trottinettes. Ce n'est pas nous qui le disons mais bien l'Institut Vias, qui déplore une hausse de 44 % des accidents corporels au cours du seul premier trimestre de 2025.

Rappelons également que le secteur des urgences a, à de nombreuses reprises, tiré la sonnette d'alarme quant à la forte fréquentation des services d'urgence par les usagers de trottinettes et au risque accru de lésions cranio-faciales dans ce type d'accident. Aux risques de santé frappant ces usagers, il faut malheureusement ajouter les risques affectant les personnes à mobilité réduite et les piétons présents sur les trottoirs, qui sont parfois brutalement confrontés à ces deux-roues. Sans oublier les nuisances en matière d'encombrement de ces trottoirs, malgré l'ordonnance instaurant les zones de dépôt.

Un autre enjeu de type sécuritaire lié à l'usage des trottinettes électriques est celui de leur utilisation dans le cadre d'infractions. À plusieurs reprises, le procureur du Roi de Bruxelles a attiré l'attention sur l'usage fréquent de cet outil dans le cadre du crime organisé, singulièrement les fusillades liées au narcotrafic. Ainsi, l'année dernière, les trottinettes ont été impliquées dans 25 fusillades survenues à Bruxelles.

J'entends les doutes de l'intervenant principal sur cette instrumentalisation au détriment de la sécurité de nos concitoyens. En tant que démocrate, ni populiste, ni communautariste, ni démagogue dans les quartiers, je fais confiance à la justice et au parquet de Bruxelles, et je me réjouis que notre procureur du Roi se montre volontariste et tente de mettre fin au laxisme trop présent au cœur de la Région.

En outre, je voudrais insister sur le fait que cette décision s'inscrit dans le cadre du renforcement parallèle du vélo en libre-service, ce qui doit être entendu par les opérateurs privés. Le vélo électrique en libre-service devient une pierre angulaire de l'offre de transport. Vous avez également annoncé la prolongation du dispositif Villo jusqu'en 2028, et nous veillerons, au MR, à ce que son remplacement constitue cette fois-ci une offre qui réponde réellement aux besoins des Bruxellois, un service moderne, électrique et reposant sur un partenariat public-privé solide. C'est donc un soutien clair et global à la mobilité douce de proximité que porte le gouvernement.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- Elke verandering roept reacties op, maar het verbod op deelsteps is een weloverwogen beslissing. Zo zien we in Brussel een verontrustende stijging van het aantal stepongevallen. Volgens Vias Institute nam het aantal ongevallen met lichamelijk letsel met 44% toe in het eerste kwartaal van 2025. Spoeddiensten trekken regelmatig aan de alarmbel over het hoge aantal gewonden met ernstig schedel- en gezichtsletsel.

Daarnaast veroorzaken steps gevaarlijke situaties en overlast op de trottoirs voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit. Voorts heeft de procureur des Konings er meermaals op gewezen dat elektrische steps vaak door criminelen worden gebruikt, bijvoorbeeld bij schietpartijen in verband met drugshandel.

Naar aanleiding van deze beslissing zal het aantal elektrische deelfietsen worden uitgebreid, die een hoeksteen van het vervoersaanbod worden. U hebt ook de verlenging van het Villostelsel tot 2028 aangekondigd. De MR zal erop toezien dat het nieuwe aanbod beantwoordt aan de behoeften van de Brusselaars: een moderne, elektrische dienst die steunt op een solide publiek-private samenwerking.

Grote Europese steden zoals Madrid, Praag of Parijs zijn al afgestapt van deelsteps en het is daar perfect mogelijk om zich op een andere manier te verplaatsen. We moeten het nieuwe systeem dus afstemmen op die Europese modellen.

Enfin, de grandes villes européennes telles que Madrid, Prague ou Paris ont choisi de se séparer des trottinettes en libre-service, et il est parfaitement possible de s'y déplacer autrement. Ainsi, j'insiste sur la nécessité d'harmoniser et d'aligner la Région sur des modèles européens qui fonctionnent de manière optimale ainsi que sur le besoin de cohérence.

1315 Pourriez-vous nous détailler la stratégie du gouvernement dans le cadre de l'interdiction des trottinettes en libre-service à Bruxelles à partir de 2027, notamment en ce qui concerne le développement et le renforcement de l'usage du vélo électrique, en particulier des véhicules en libre-service ?

Quelles sont les modalités du régime transitoire auquel vous avez travaillé cet été à la suite de la décision du Conseil d'État d'annuler les licences des opérateurs de trottinettes en libre-service intégral (free floating) à partir du 1er septembre 2026 ?

Qu'en est-il des nouveaux appels d'offres destinés à d'autres opérateurs de free floating jusqu'à la fin de l'année ?

1317 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Comme viennent de le souligner mes collègues, l'utilisation des trottinettes en libre-service est caractérisée par bien des défauts et mauvais usages. Leur suppression est nécessaire, mais constitue une suppression de l'offre de services.

Ce service est très populaire chez les jeunes mais n'est, somme toute, pas bon marché. Il est important de le souligner, dans un contexte de disparition et de remplacement programmé du service Villo, dont la concession est arrivée à terme, mais est prolongée le temps de concevoir une nouvelle offre de services et de suivre les procédures qui s'imposent pour désigner les éventuels prestataires privés appelés à être associés à cette offre de transport urbain essentielle qu'est le cyclopartage.

Quelle est la coordination prévue entre le renouvellement des concessions de cyclopartage, d'une part, et le renouvellement d'un nouveau type de services en remplacement de l'offre de Villo, d'autre part ?

Bruxelles Mobilité a déjà étudié les différents types de services et de modèles économiques envisageables. Le gouvernement a-t-il déjà tranché quant au nouveau modèle de service amené à remplacer Villo ?

Comment allez-vous garantir la complémentarité entre ces différents services, 100 % privés en libre-service intégral, et la nouvelle version d'un service Villo ?

L'introduction de services de trottinettes partagées avait été l'occasion d'imposer aux opérateurs le partage des données numériques, permettant ainsi d'objectiver l'apport logistique modal des différents services concernés par l'offre de cyclopartage. En conséquence, vos services sont en mesure d'évaluer concrètement la perte d'offre de services qui sera

Welke strategie heeft de regering uitgestippeld om het gebruik van elektrische deelfietsen te bevorderen? Wat zijn de voorwaarden van de overgangsregeling die u hebt ingevoerd na de beslissing van de Raad van State om de vergunningen van de deelstepbedrijven vanaf 1 september 2026 te vernietigen? Hoe verlopen de nieuwe aanbestedingen voor deelsteps tot het einde van het jaar?

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS) (in het Frans).- Door de tekortkomingen en het misbruik is het verbod op deelsteps noodzakelijk, maar het vermindert wel het dienstenaanbod en dat in een context waarin Villo wordt stopgezet en vervangen door een nieuwe, nog uit te werken deelfietsdienst.

Hoe zult u de verlenging van de concessies voor deelfietsen en de invoering van een nieuw aanbod op elkaar afstemmen? Heeft de regering al beslist welk model Villo zal vervangen? Hoe zullen de verschillende particuliere freefloatingdiensten en de nieuwe Villo-dienst elkaar aanvullen?

Doordat de deelfietsdiensten verplicht waren gegevens te delen, kunnen uw diensten het verlies door het verdwijnen van de deelsteps inschatten. Hebt u daarop geanticipeerd met de MIVB? Hebt u overlegd met de andere aanbieders van deelfietsen om hun aanbod bij te stellen? Blijft het delen van gegevens met Brussel Mobiliteit een vereiste voor alle toekomstige concessies, ook voor de opvolger van Villo?

consacrée par le retrait des trottinettes. Cet aspect a-t-il été anticipé avec la STIB ?

Des concertations ont-elles eu lieu avec les autres opérateurs de cyclopartage, afin d'assurer un nouveau paramétrage de leur offre ?

Enfin, confirmez-vous que le partage de données permettant d'objectiver l'offre de services avec Bruxelles Mobilité restera un impératif pour tous les modes de concessions à venir, y compris celui qui remplacera Villo ?

1319 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - Mon collègue a eu raison d'inscrire ce point à l'ordre du jour. D'une part, les trottinettes posent de nombreux problèmes de sécurité, entraînant une hausse des accidents (plus de 2.000 blessés et 13 morts), sans compter les nombreux accidents graves évités de justesse tous les jours. Les trottinettes qui slaloment sont la hantise des chauffeurs de bus, conducteurs de tram et chauffeurs de taxis, car elles se trouvent souvent dans leur angle mort. Par ailleurs, même si la situation s'est améliorée avec la création de zones de dépôt, de nombreux trottoirs sont encore encombrés. D'autre part, ces trottinettes représentent jusqu'à 40.000 trajets par jour et plus de 1,5 million d'utilisateurs en 2025. Ce n'est pas rien et signifie qu'elles répondent à un besoin pour de nombreux travailleurs et étudiants.

Au lieu d'imposer des mesures de prévention aux fournisseurs (meilleur matériel, roues plus larges, meilleur entretien, mise en place de structures mieux sécurisées, incitation des utilisateurs à une meilleure connaissance du Code de la route...), la décision du gouvernement pousse des milliers de personnes à acheter une trottinette privée. Il s'agit donc de trottinettes qui ne seront pas régulées, ni bridées à 20 km/h - elles pourront circuler à 60, voire 100 km/h -, elles ne seront pas non plus assurées et donc pas traçables.

Tous ces arguments contredisent le ministre-président, qui a affirmé dans la presse qu'avec la fin des trottinettes partagées à Bruxelles, nous rétablirons l'ordre et la sécurité dans l'espace public. Cette déclaration est d'autant plus contradictoire que ce sont précisément des trottinettes privées non conformes, rechargées sans surveillance pendant la nuit à l'aide de chargeurs défectueux ou pas d'origine, qui prennent feu et embrasent des habitations entières.

Pourquoi ne pas avoir choisi de mettre en place des mesures de prévention et d'accompagnement permettant de réduire tous les risques bien réels liés aux trottinettes partagées, plutôt qu'une interdiction totale de celles-ci ?

Comment, en poussant les gens à se tourner vers des trottinettes privées, pouvez-vous garantir que seules des trottinettes conformes aux exigences légales et techniques circuleront dans notre Région ? Cette décision n'engendrera-t-elle pas davantage de risques, d'accidents et d'incendies domestiques ?

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans). - *De elektrische steps lokken inderdaad enerzijds heel wat ongevallen uit - ruim 2.000 gewonden en 13 doden - en belemmeren vaak de doorgang op trottoirs, ondanks de dropzones. Anderzijds komen ze voor werknemers en studenten aan een reële nood tegemoet, want in 2025 waren ze goed voor 40.000 ritten per dag en ruim 1,5 miljoen gebruikers.*

De minister-president beweert dat het verbod op deelsteps de orde en veiligheid in de openbare ruimte zal herstellen. Dat klopt niet: het verbod zal duizenden extra privésteps in het verkeer brengen, die niet gereguleerd zijn en niet beperkt tot 20 km/u, en bovendien bij het laden 's nachts in privéwoningen riskeren te ontbranden.

Waarom hebt u er niet voor gekozen al die risico's in te dijen door preventie- en begeleidingsmaatregelen? Hoe zult u ervoor zorgen dat al die privésteps aan de wettelijke en technische normen beantwoorden?

Studies tonen aan dat dit verbod gecompenseerd moet worden met een versterking van het openbaar vervoer. U doet het omgekeerde: u beknibbelt op het aanbod daarvan. U zegt dat u "parallel" met de afbouw van elektrische deelsteps het aanbod aan deelfietsen zult vergroten. Dat is echter pas tegen 2028 gepland. U moet daar sneller werk van maken.

Vous ne pouvez pas, d'une part, interdire une solution alternative de mobilité aussi utilisée et en même temps réduire l'offre des transports en commun en raison d'économies, du moratoire sur le recrutement... C'est pourtant exactement ce que vous faites. Des études démontrent qu'il faut, au contraire, renforcer l'offre des transports en commun pour compenser cette décision.

De la même manière, vous ne pouvez pas interdire les trottinettes partagées sans accélérer le déploiement de vélos partagés de qualité. J'entends que celui-ci se ferait « en parallèle », mais pas du tout, puisque c'est prévu seulement en 2028. Il faut donc accélérer cette mesure.

1321 **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Cet été, alors que la décision du Conseil d'État faisait beaucoup de bruit à Bruxelles, j'ai testé les trottinettes en libre-service à Lyon et constaté qu'on courait beaucoup plus de risques sur un tel engin que sur un vélo. La stabilité est moins bonne et une chute peut entraîner des blessures graves. Pour favoriser la mobilité partagée, nous devons miser sur les vélos en libre-service, en osant souligner la dangerosité des trottinettes, qui, en dépit de leur attrait pour le grand public, ont encore provoqué quatre décès à Bruxelles, l'an passé, et font l'objet d'infractions, qu'elles soient en libre-service ou non. C'est le législateur fédéral qui réglemente l'utilisation des trottinettes et la police doit arrêter les utilisateurs dangereux.*

Je soutiens donc la décision prise, mais nous devons inciter les personnes qui ne peuvent plus utiliser de trottinettes en libre-service à emprunter des vélos partagés. Pour le même prix, les vélos en libre-service sont tout aussi pratiques et bien plus sûrs que les trottinettes.

De heer Stijn Bex (Groen).- Ik ben een absolute fan van deelmobiliteit en met name van deelfietsen, die ik dagelijks gebruik in Brussel. Er was deze zomer in Brussel veel ophef over de uitspraak van de Raad van State. Zelf heb ik afgelopen zomer in Lyon ervaring opgedaan met deelsteps. Er bestaat daar een deelfietsensysteem dat vergelijkbaar is met Villo. Het is even gebruiksonvriendelijk: omdat het totaal onmogelijk bleek om me aan te melden als gebruiker, nam ik maar mijn toevlucht tot deelsteps.

Daar heb ik twee dagen mee rondgereden. Ik ben op geen enkel moment in de verleiding gekomen een aanslag te plegen en heb ze altijd netjes in een dropzone afgezet, maar heb wel ondervonden dat je op zo'n step veel meer gevaar loopt dan op een fiets. Meermaals reed ik in een put in de weg, zoals we die in Brussel ook regelmatig tegenkomen, en het verbaasde me altijd dat ik overeind kon blijven. Bij een val met zo'n step kun je je lelijk verwonden; spoeddiensten getuigen over zware schedelfracturen en dergelijke.

Als we dus willen inzetten op deelmobiliteit, moeten we zorgen voor nog meer deelfietsen. We moeten durven zeggen dat deelsteps voor het grote publiek weliswaar aantrekkelijk zijn, maar ook gevaarlijk. Ze zijn funest voor ons veiligheidsbeleid, dat erop gericht is het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Vorig jaar nog vielen in Brussel vier doden bij ongevallen met steps.

Ik wil daarin trouwens geen onderscheid maken tussen deelsteps en andere steps, want die zijn even gevaarlijk en met beide worden overtredingen begaan. Voor de regels met betrekking tot steps is de federale wetgever bevoegd; daar heeft het Brussels Parlement geen vat op. Als een gek met 60 km/u op een step rijdt, moet de politie hem tegenhouden, zodat hij niet langer zichzelf en anderen in gevaar kan brengen.

Ik sta dus achter de genomen beslissing, maar we moeten ervoor zorgen dat mensen die geen deelstep meer kunnen gebruiken, meer deelfietsen ter beschikking krijgen, zowel met vaste standplaatsen als met het freefloatingsysteem, en dat ze worden gestimuleerd om die te gebruiken in plaats van te voet, met het openbaar vervoer of heel soms met de auto te gaan. Voor dezelfde prijs werken deelfietsen immers even vlot en zijn ze veel veiliger.

1323 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Le débat sur les trottinettes en libre-service s'est emballé avec la décision de les interdire à Bruxelles et l'arrêt du Conseil d'État qui invalide les autorisations des opérateurs. Une pétition a été lancée pour leur maintien.*

La position de la N-VA sur le sujet est nuancée. Nous mesurons l'extrême dangerosité de ces engins, mais trouvons le vélo très agréable. Mon parti désire la sécurité de tous les usagers et une circulation fluide. Le nombre d'accidents impliquant des trottinettes parle de lui-même et les trottinettes privées sont peut-être plus dangereuses encore que celles en libre-service. Si interdire les trottinettes en libre-service entraîne une augmentation du nombre de trottinettes privées, le nombre d'accidents continuera d'augmenter. Le vélo en libre-service est bien plus pratique que Villo et ses stations fixes, mais il faut prévoir des règles de stationnement claires et un nombre suffisant de véhicules fiables.

1325 *Quelles sont les conséquences juridiques et financières de toutes ces décisions, notamment si des contrats avec des prestataires doivent être résiliés avant terme ?*

Comment s'assurer de la conformité juridique de la phase de transition pour les vélos en libre-service ? Que ferons-nous de Villo ? Pourquoi ne pas limiter le nombre de prestataires de vélos en libre-service, mais bien le nombre de vélos par prestataire ?

L'expert en mobilité Dirk Lauwers défend une mobilité partagée réglementée par les pouvoirs publics plutôt que tolérer les trottinettes privées. Pour ce qui est de la répartition des compétences, cela s'avérerait compliqué, mais qu'en pensez-vous ?

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- De discussie is in een stroomversnelling geraakt door een aantal zaken die elkaar overlappen, zoals de beslissing om deelsteps te verbieden en het arrest van de Raad van State dat de vergunning voor de bestaande deelstep- en deelfietsaanbieders onderuithaalt, het zoveelste voorbeeld van juridisch knoeiwerk dat de Brusselaar zuur opbreekt. Intussen is er ook een petitie voor het behoud van de deelsteps.

Het standpunt van de N-VA over deelsteps is genuanceerd. Wij zijn grote voorstanders van deelmobiliteit, maar ik deel het inzicht van de heer Bex. Een minuut op zo'n step volstond om te beseffen hoe onveilig die dingen zijn. Fietsen vind ik daarentegen heel aangenaam.

Mijn partij heeft een prioriteit: de veiligheid van alle weggebruikers en vlot verkeer met zo weinig mogelijk conflicten, frustraties en ongevallen. Het aantal ongevallen met steps spreekt voor zich. Als het op veiligheid aankomt, moeten we het gebruik van steps in zijn geheel bekijken, dus ook de privésteps. Die zijn, zo blijkt uit Antwerpse cijfers, mogelijk gevaarlijker dan deelsteps. Als het verbod op deelsteps tot meer privésteps leidt, komt dat de verkeersveiligheid volgens expert Dirk Lauwers niet ten goede. In Parijs is gebleken dat veel mensen de deelstep inruilen voor een deelfiets of het openbaar vervoer, maar er zijn er ook die overschakelen op een privéstep, waardoor het aantal ongevallen blijft toenemen.

We zijn in ieder geval gewonnen voor de deelfiets, die een aanvulling kan zijn op het openbaar vervoer. De freefloatingdeelfietsen zijn volgens gebruikers ook veel handiger dan Villo, op voorwaarde dat er duidelijke parkeerregels gelden, ze in alle gemeenten voldoende beschikbaar zijn en het aanbod voldoende betrouwbaar is. Tot 2028 moeten we sowieso geen volwaardige vervanger voor Villo verwachten.

Wat zijn de juridische en financiële gevolgen van al die beslissingen? Hoe krijgen we alles juridisch rond? Lopen de contracten met de huidige aanbieders eind 2026 allemaal af? Zijn er contracten die vroegtijdig moeten worden stopgezet? Zo ja, welke financiële en juridische gevolgen heeft dat voor het gewest?

Hoe zal de overgangperiode voor deelfietsen eruitzien? Hoe zorgen we ervoor dat alles juridisch klopt en standhoudt als er weer problemen opduiken?

Wat zullen we met Villo doen? Als ik het goed begrepen heb, komt er in de toekomst geen beperking op het aantal aanbieders van deelfietsen, maar wel op het aantal fietsen per aanbieder. Ik stel mij vragen bij de logica daarvan.

Is het logisch om deelsteps te verbieden en privésteps wel toe te laten? De mobiliteitsexpert Dirk Lauwers beweert daarover dat het misschien verstandiger is een streng gereguleerde vorm van deelmobiliteit als deelsteps toe te laten dan privésteps te tolereren. Op het gebied van bevoegdheidsverdeling ligt dat

1327 **M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).**- Je suis également un grand fan et utilisateur de services de mobilité partagée, notamment le vélo.

J'aimerais rectifier les propos de certains collègues ; les recommandations du procureur du Roi ne concernent absolument pas les trottinettes partagées, mais bien les trottinettes privées. Je vois mal un dealer fuir devant la police sur une trottinette à 8 km/h sur un piétonnier !

(Remarques de M. Ahidar)

Par ailleurs, j'estime que l'interdiction des trottinettes électriques en libre-service est une bonne mesure. J'accompagne souvent des jeunes en déplacement ; même s'ils préfèrent la trottinette, je crois qu'il faut les habituer petit à petit à utiliser le vélo. Ce moyen de locomotion réclame certes un peu plus d'effort, mais il permet de se déplacer plus vite, avec une vitesse maximale de 25 km/h pour le vélo électrique contre 20 km/h pour la trottinette.

1333 *(poursuivant en néerlandais)*

La sécurité des trottinettes s'est améliorée ces dernières années, notamment grâce à la limitation de leur vitesse. Outre l'enregistrement de l'utilisateur, les trottinettes partagées sont identifiables en cas d'incident et doivent être laissées dans des zones de dépôt, certes trop peu nombreuses.

Dès l'an prochain, les trottinettes partagées disparaîtront, tandis que les trottinettes privées continueront de circuler, sans que leur vitesse ne soit limitée ni que leur utilisateur soit identifiable. Une autre approche serait peut-être nécessaire, mais cela relève de l'autorité fédérale.

Disposez-vous de données chiffrées en matière d'accident, ventilées entre les trottinettes partagées et les trottinettes privées ? Envisagez-vous, avec d'autres niveaux de pouvoir, une approche plus globale pour les trottinettes privées ?

natuurlijk wel weer ingewikkeld. Hoe staat het daarmee en wat is uw standpunt? Het is momenteel allemaal erg onduidelijk.

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) *(in het Frans).*- Ik gebruik met name deelfietsen heel graag.

De aanbevelingen van de procureur des Konings gelden trouwens niet voor deelsteps, wel voor privésteps. Ik zie een dealer nog niet wegvluchten met 8 km/u op een niet-elektrische step!

(Opmerkingen van de heer Ahidar)

Het verbod op freefloatingsteps is een goede maatregel. Ik ben vaak op stap met jongeren. We moeten hen warm maken voor de fiets. Dat vervoersmiddel kost wat meer moeite, maar is sneller. Een elektrische fiets mag 25 km/u, tegenover 20 km/u voor elektrische steps.

(verder in het Nederlands)

Er zijn wel degelijk veiligheidsproblemen met steps, maar de afgelopen jaren zijn er al veel stappen gezet om ze veiliger te maken. Om met een deelstep te kunnen rijden, moet je je eerst als gebruiker registreren. De maximumsnelheid is ook begrensd tot 20 km/u en in voetgangerszones zelfs tot 8 km/u. Ze moeten ook verplicht worden achtergelaten in dropzones, waarvan er volgens mij te weinig zijn. Er zijn mensen die niet graag stappen, dus het zou nuttig zijn om meer dropzones in te voeren. Overigens zijn er ook dropzones waar je bijvoorbeeld geen deelfietsen van een bepaalde aanbieder kunt vinden. Tot slot zijn deelsteps traceerbaar na incidenten.

Vanaf begin volgend jaar moeten deelsteps echter verdwijnen, maar er zijn ook veel privésteps in omloop in het gewest, misschien zelfs nog meer dan deelsteps. Voorlopig mogen die wel gewoon in onze straten blijven rijden. De maximumsnelheid wordt niet begrensd, ook niet in voetgangerszones. Helaas worden ze vaak opgedreven om er nog sneller mee te kunnen rijden. Privésteps zijn bovendien niet traceerbaar. Ik vraag me af of daar geen aanpak voor nodig is.

Nu worden dus uiterekend de best controleerbare steps geïmplementeerd. Als we de problemen met steps werkelijk willen aanpakken, moeten we echter ook naar privésteps kijken, al besef ik dat dat een federale bevoegdheid is.

Mevrouw de minister, beschikt u over cijfers waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen privésteps en deelsteps met betrekking tot het aantal en de ernst van de ongevallen? Overlegt u met andere beleidsniveaus over een bredere aanpak van privésteps?

1335

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - Après deux ans d'affaires courantes, le nouveau gouvernement a rapidement élaboré une vision en matière de micromobilité.

Celle-ci s'appuie sur deux piliers, l'un public, l'autre privé, chacun ayant son propre cadre législatif. L'offre publique est liée à la concession de Villo, qui doit être renouvelée. L'objectif est de proposer, dès septembre 2028, un réseau d'emplacements fixes avec des vélos électriques et agréables à conduire. L'appel d'offres est en cours de préparation. Cela prend du temps, car nous tenons à respecter les règles. En attendant, le contrat actuel est prolongé.

Quant à l'offre privée, la proposition d'ordonnance soumise au Parlement porte uniquement sur des vélos partagés. Ce choix s'explique notamment par la dangerosité accrue que représentent les trottinettes par rapport aux vélos en matière de sécurité routière. En cas d'accident, l'utilisateur est souvent « catapulté », d'où un risque de blessures bien plus élevé que pour un cycliste.

Concernant la vitesse de certaines trottinettes privées, seul l'État fédéral est compétent.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - We hebben twee jaar lang een regering in lopende zaken gehad. Tijdens die periode zijn er geen beleidskeuzes gemaakt. Een van de eerste zaken die deze nieuwe regering heeft besproken, is een visie over micromobiteit in Brussel, waarbij een aantal heldere keuzes moesten worden gemaakt, met een sterker, beter en duidelijker aanbod.

Grosso modo zijn er twee pijlers en het onderscheid is belangrijk. Enerzijds is er een openbaar aanbod, met andere woorden de Villoconcessie. Dat is geregeld met een andere ordonnantie dan de overige deelmobiteit. In de praktijk bestaan er dus meerdere vormen van deelmobiteit op het terrein, maar het wettelijke kader verschilt.

In dit parlement wordt er terecht allang op aangedrongen om een nieuwe concessieovereenkomst voor Villo op te stellen. Ik ben daar zelf ook voorstander van en ik ben blij dat we er eindelijk werk van hebben kunnen maken. De openbare aanbesteding wordt voorbereid. Het is de bedoeling dat er vanaf september 2028 een nieuw systeem van start gaat met vaste standplaatsen voor 100% elektrische fietsen die zijn aangepast aan de Brusselse heuvels. Het worden fietsen waar mensen met plezier mee zullen rijden, wat niet kan worden gezegd van de huidige Villo's.

Het duurt lang, maar dat komt omdat we de regels willen volgen. Afgelopen zomer hadden we nog te maken met een schorsing door de Raad van State. Ik wil niet hetzelfde meemaken met het nieuwe Villocontract. We zullen er dan ook voor zorgen dat alles correct verloopt. In afwachting van het nieuwe systeem werd het huidige Villocontract verlengd, zodat het aanbod behouden blijft.

Naast het publieke aanbod bestaat er dus ook een privéaanbod van deelfietsen, met een duidelijke concurrentieregeling. Daartoe werd een voorstel van ordonnantie voorgelegd aan dit parlement, onder meer op initiatief van de heer Bex. Met betrekking tot de huidige regeling is het van belang dat we de keuze hebben gemaakt om enkel door te gaan met deelfietsen. Daar zijn drie redenen voor. De belangrijkste is volgens mij verkeersveiligheid. Er bestaan studies, onder meer van het Vias Institute, waaruit blijkt dat je met een elektrische step een tien keer groter risico op een ongeval met letsels loopt dan wanneer je met een fiets rijdt. Dat is een gigantisch verschil. Het wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat stepgebruikers bij een ongeluk vaak als het ware worden gekatapulteerd.

Bij het onderscheid tussen deelsteps en privésteps is de snelheid zeker relevant. Niet iedereen met een privéstep rijdt te snel, maar we merken wel dat er illegale privésteps worden verkocht. De federale overheid is bevoegd om dat probleem aan te pakken. Het gaat echter niet alleen om de snelheid, ook het type voertuig is van belang: we merken dat het genoemde katapulteffect bij alle steps speelt.

1337 *Le nouveau règlement entrera en vigueur en janvier 2027, à l'expiration des licences actuelles. Les opérateurs ont ainsi le temps de s'y préparer. Le nombre de zones de dépôt restera identique, mais le nombre de vélos augmentera et seuls deux opérateurs seront désignés.*

À la suite de l'arrêt du Conseil d'État, nous avons décidé de suspendre les licences en cours, après une période transitoire de dix-huit mois, permettant au Parlement d'instaurer un nouveau régime, tout en prenant en considération la viabilité économique du secteur.

We kregen ook allang signalen van de spoeddiensten over de impact daarvan, en ook in dit parlement is het probleem herhaaldelijk aan bod gekomen.

De nieuwe regeling gaat van start in januari 2027 omdat de huidige licenties dan aflopen. Door het verbod tijdig aan te kondigen kunnen operatoren zich aan de nieuwe realiteit aanpassen.

Uit ervaringen in andere steden blijkt dat een deel van de gebruikers van deelsteps naar deelfietsen overstapt en een ander deel voortaan te voet gaat. We hebben dan ook voorzien in een stijging van het aantal deelfietsen. De nieuwe regeling bepaalt een maximum van twee operatoren en 9.800 fietsen. Dat getal is gebaseerd op de capaciteit van de huidige dropzones, die we ongeveer stabiel willen houden.

Het aantal operatoren wordt niet beperkt als gevolg van de beslissing die de Raad van State deze zomer nam om de lopende licenties te schorsen. Na vele discussies en procedures hebben we die licenties geschorst. Strikt genomen hadden we alle deelsteps van de ene dag op de andere van straat moeten halen. We voorzien echter in een overgangperiode van achttien maanden, zodat het parlement intussen een nieuwe regeling kan uitwerken en goedkeuren. Tijdens die overgangperiode mogen er meerdere operatoren actief zijn, maar met een beperking van 2.500 steps per operator. Daarbij blijven de huidige retributies gelden. Zo komen we tegemoet aan de Raad van State, terwijl we ook rekening houden met de economische leefbaarheid van de sectoren en het aanbod op peil houden.

1339 *Outre l'argument sécuritaire, la décision de mettre un terme à la location de trottinettes s'explique aussi par les désagréments qu'elles suscitent et les plaintes récurrentes de personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle.*

Enfin, comme l'a souligné à plusieurs reprises le procureur du Roi de Bruxelles, les trottinettes partagées sont utilisées dans le cadre d'activités criminelles. Nous prenons cette information au sérieux, bien que ce ne soit pas là notre argument principal.

Si la politique opérationnelle relative aux trottinettes partagées relève de la Région, le contrôle et la réglementation sont une compétence fédérale. C'est pourquoi la Région bruxelloise a adressé un avis au gouvernement fédéral demandant que les trottinettes partagées soient assimilées à des cyclomoteurs afin que le port du casque et l'immatriculation soient obligatoires. Il appartient à l'autorité fédérale d'y donner suite. Je suis convaincue qu'elle prendra les bonnes décisions à cet égard, comme le montre l'obligation du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes roulant à plus de 20 km/h.

Waarom een einde maken aan het systeem van de deelsteps? Ik zei het eerder al, het belangrijkste criterium dat we vooropstellen, is dat van de verkeersveiligheid.

Daarnaast stellen we vast dat deelsteps nog altijd hinder veroorzaken. Personen met een beperkte mobiliteit of met een visuele beperking melden nog steeds dat ze bang zijn om zich op voetpaden te verplaatsen, wegens rondslingerende deelsteps. Als dergelijke klachten aanhouden, moeten we daar als overheid rekening mee houden. De invoering van de dropzones heeft voor enige beterschap gezorgd en ik dank de gemeentebesturen dat zij daaraan hun medewerking hebben verleend. Er werden ook boetesystemen ingevoerd, maar dat alles volstond niet om de overlast in te dijken.

U verwijst daarnaast ook naar de criminaliteit. Het is niet zo dat je door een step te gebruiken in de criminaliteit terechtkomt. Toch heeft de procureur des Konings van Brussel, die met beide voeten in de Brusselse realiteit staat, al herhaaldelijk gewezen op het gebruik van deelsteps bij bepaalde criminele activiteiten. Volgens de heer Julien Moinil waren deelsteps in 2025 25 keer betrokken bij schietincidenten in Brussel. Ik neem zijn woorden ernstig en wil zeker met hem in dialoog gaan. Als het gebruik van deelsteps door criminelen het enige argument was geweest, hadden we misschien geen verbod op deelsteps

1341 *Outre la réglementation, nous devons aussi agir en matière de répression, notamment dans la lutte contre la vente illégale de trottinettes débridées.*

1343 *(poursuivant en français)*

Une phase transitoire sera mise en place en attendant le nouveau régime, qui prévoit l'arrêt des trottinettes en libre-service au 1er janvier 2027 ainsi que l'augmentation du nombre de vélos partagés, le nombre d'opérateurs proposant des vélos en libre-service étant appelé à augmenter.

Nous veillerons à ce que ce nombre soit adapté au nombre d'usagers, mais aussi à l'espace public et au nombre de zones de dépôt, pour faire en sorte que les usagers trouvent un vélo quand ils en ont besoin et une place de stationnement pour celui-ci en fin de course.

Je tiens à remercier toutes celles et ceux, au sein des cabinets, des administrations et des opérateurs, qui ont passé leur été à chercher des solutions axées sur la préoccupation essentielle d'assurer une offre suffisante aux Bruxellois.

1347 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Dans le cadre d'une location de véhicule en libre-service, l'utilisateur est contraint de se connecter, ce qui permet de tracer son trajet.

Nous ne remettons pas en question les propos de M. Moinil. Tout ce que nous demandons, c'est que l'on nous indique quelles trottinettes ont été utilisées pour des méfaits : celles qui ont été badgées, dont le passage a été enregistré par des caméras et l'application, ou celles qui peuvent monter à 25 ou 50 km/h (je ne connais pas leur limite de vitesse précise) ?

ingevoerd: de vrijwaring van de verkeersveiligheid is en blijft ons hoofdargument.

Het operationele beleid rond de deelsteps is een gewestelijke bevoegdheid, terwijl de controle en de regulering een federale bevoegdheid is. Er zijn een aantal federale wetswijzigingen op komst, zoals de verplichting om een helm te dragen voor gebruikers van steps die sneller rijden dan 20 km/u. Het gewest heeft een advies in die zin overgemaakt aan de federale overheid, waarna er overleg op gang is gekomen. Zo is het onderwerp op de interministeriële conferentie aan bod gekomen. In het gewestelijke advies vragen we om dergelijke deelsteps gelijk te stellen met bromfietsen, zodat zowel een nummerplaat als het dragen van een helm verplicht zouden worden. Ik hoorde daarnet dat je de identiteit van een gebruiker gemakkelijk kunt opsporen aan de hand van de inloggegevens in het systeem, maar dat is niet eenvoudig voor een politieagent die een stepgebruiker ziet voorbijrijden. Die kan de gebruiker veel sneller opsporen aan de hand van een nummerplaat.

De federale overheid moet in eer en geweten met ons advies aan de slag. Ik vertrouw erop dat ze de nodige beslissingen zal nemen. Naast reglementeren moeten we ook handhaven. De illegale verkoop van opgedreven steps moet door middel van economische controles onmogelijk worden gemaakt. De federale overheid is zich daar ten volle van bewust.

(verder in het Frans)

Er komt een overgangperiode. Vanaf 1 januari 2027 worden freefloatingsteps verboden. Wel komen er meer deelfietsen en meer aanbieders van freefloatingfietsen. Hun aantal wordt aangepast aan het aantal gebruikers, de openbare ruimte en het aantal dropzones. Op die manier vindt iedereen een fiets en een plek om hem na gebruik te stallen.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *Ik betwist niet wat de heer Moinil zegt, maar wil enkel weten welke steps bij die misdaden gebruikt zijn: die welke zijn geregistreerd dankzij camera's en de app, of die welke snelheden van 25 of 50 km/u kunnen halen?*

Als de MR geen oplossing heeft, vervalt ze in veralgemeningen. Wat bedoelt ze met 'communautarisme'? Terwijl het hier over de efficiëntie en veiligheid van deelsteps gaat, stigmatiseert de MR hele wijken.

Dans le cadre de ce débat, on constate une fois de plus que, quand le MR n'a pas de solution à proposer, il préfère condamner tout le monde. Des milliers de gens utilisent ces trottinettes sans problème, sauf un petit nombre, dont l'attitude très grave doit être sanctionnée. Mais pourquoi parler de communautarisme dans ce cadre ? De quoi parlez-vous ? Pour nous, la question concerne les trottinettes partagées ; nous nous concentrons sur l'efficacité et la sécurité. Le MR, lui, évoque des quartiers. Et c'est une bonne chose que certains députés le soulignent, puisque cela permet en quelque sorte de confirmer leur réelle vision politique.

Des médecins ont par ailleurs déclaré devant ce Parlement qu'il n'y avait pas de problème.

Nous pensons donc que certains utilisateurs doivent pouvoir continuer à emprunter ces véhicules, certes avec l'obligation de porter un casque, des genouillères. Il faut trouver des solutions alternatives. On ne peut condamner toute une Région à cause de 100 ou 200 utilisateurs problématiques.

1349 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Mon groupe et moi-même sommes convaincus que la solution que vous évoquez est la bonne dans l'immédiat, même si nous savons tous que rien n'est immuable.

Pour les raisons évoquées - les accidents, les nuisances ou les risques pour les personnes à mobilité réduite - et dans un objectif de promotion du vélo auprès d'usagers plus vulnérables, qui sont encore réticents à l'idée d'utiliser le vélo sur la voie publique, en raison des motos, ou même sur des pistes sécurisées, à cause des trottinettes, nous sommes convaincus que vous allez dans la bonne direction. Vous avez également évoqué une augmentation du nombre de vélos partagés. Quelque 9.700 vélos seraient mis à disposition par plusieurs opérateurs. Chacun d'eux pouvant proposer maximum 2.500 vélos, ces opérateurs seraient donc au moins quatre. J'espère que votre décision permettra d'optimiser et d'élargir l'utilisation de ces vélos partagés.

Enfin, si des villes telles que Paris ont décidé de mettre fin aux trottinettes partagées, c'est probablement pour des raisons similaires aux nôtres. Une telle décision n'empêche toutefois pas une évolution ultérieure de la mobilité partagée.

1351 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Votre réponse démontre une fois encore que cette décision est solide, sensée et clairement en faveur de la sécurité de nos concitoyens bruxellois, qu'il s'agisse des usagers eux-mêmes - avec une hausse de 44 % des accidents corporels en 2025 selon Vias, rappelons-le -, mais aussi des autres usagers, à savoir les piétons ou les personnes à mobilité réduite circulant sur les trottoirs.

Il convient aussi de tenir compte de l'autre volet de sécurité, lié aux infractions qui peuvent être commises, notamment, avec des trottinettes de ce type. À cet égard, je vous remercie d'avoir souligné l'écoute que l'on doit avoir des recommandations du procureur du Roi. Lui, comme d'autres responsables politiques,

Artsen hebben tegenover dit parlement trouwens verklaard dat er geen probleem is. Voor Team Fouad Ahidar moeten sommige gebruikers elektrische deelsteps kunnen blijven gebruiken, zij het met de verplichting een helm en kniebeschermers te dragen. We mogen geen heel gewest laten opdraaien voor het gedrag van honderd of tweehonderd problematische gebruikers.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *Uw beslissing is op korte termijn de juiste, om tal van redenen: veiligheid, hinder, risico's voor personen met een beperkte mobiliteit ... Niet voor niets hebben steden als Parijs dezelfde beslissing genomen.*

U sprak over een verhoging van het aantal deelfietsen tot zo'n 9.700, aangeboden door vier of meer operatoren, aangezien elke operator er maximaal 2.500 mag aanbieden. Ik hoop dat uw beslissing het gebruik daarvan effectief zal bevorderen.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Uw antwoord toont nogmaals aan dat dit een weldoordachte beslissing is, die de veiligheid van zowel de stepgebruikers zelf als van voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit ten goede zal komen. Terecht neemt u ook de waarschuwingen van de procureur des Konings serieus over de drugsmisdaden die met dit soort steps gepleegd kunnen worden.*

Ter compensatie wilt u het aantal deelfietsen verhogen, met een beroep op privéoperatoren, naast de evolutie van Villo. Dat zal ik nauwlettend in de gaten houden.

Ik hoop ook dat het arrest van de Raad van State uit 2023 geen al te grote financiële gevolgen zal hebben voor het gewest.

sont directement confrontés aux terribles problèmes de sécurité liés notamment au narcotrafic.

En ce qui concerne la transition, vous prévoyez, en soutien à la mobilité douce, une offre plus importante de vélos partagés, en faisant notamment appel à des opérateurs privés et avec également l'évolution de Villo. Nous y serons attentifs.

J'espère aussi que la décision du Conseil d'État n'aura pas de conséquences trop lourdes, notamment sur le plan financier, pour Bruxelles. Il s'agit en effet d'un arrêté de 2023. Il s'est ensuivi la période des élections et des affaires courantes mais nous espérons néanmoins que les effets de cette annulation pourront être contenus pour l'ensemble de notre Région et pour ses finances publiques.

1353 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Si c'était vraiment pour des raisons de sécurité, il aurait été plus logique d'interdire toutes les trottinettes à Bruxelles, comme c'est le cas pour les quads.

Supprimer uniquement les trottinettes partagées, qui sont régulées, bridées à 20 km/h, assurées et traçables, et pousser les gens vers les trottinettes privées, qui ne remplissent pas ces conditions, sont utilisées par les narcotrafiquants et provoquent des incendies dans les logements, n'est ni sérieux ni crédible. C'est même irresponsable.

Vous n'avez pas répondu aux questions liées au report modal de cette décision. Prendre une telle décision tout en réduisant l'offre de transports en commun, alors que ceux-ci sont déjà saturés, sans être prêts non plus à proposer une offre de vélos partagés de grande qualité, est une preuve supplémentaire de déconnexion.

Notre réseau de transport en commun nocturne est l'un des pires d'Europe. Avez-vous prévu de renforcer le réseau Noctis, pour transporter les nombreux jeunes qui rentrent chez eux en trottinette partagée ?

Les firmes de trottinettes partagées emploient des centaines de travailleurs. Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues en vue d'une reconversion de ceux-ci ? À tout cela, vous n'avez évidemment pas pensé !

1355 **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Je me réjouis de la réforme imminente de Villo.*

La mise en œuvre de la proposition d'ordonnance sur laquelle j'ai travaillé d'arrache-pied avec plusieurs collègues est une priorité si nous voulons que les Bruxellois puissent continuer à bénéficier de la mobilité partagée.

Nous devons tout mettre en œuvre pour inciter les utilisateurs actuels des trottinettes en libre-service à se tourner vers les vélos partagés, et pour rendre cette offre aussi attrayante que possible.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans)*.- *Als het echt om veiligheid ging, was het logischer geweest alle steps te verbieden, in plaats van enkel de deelsteps. Op mijn vragen over de vermindering van het openbaarvervoersaanbod hebt u niet geantwoord. Ook zorgt u niet voor een goed aanbod aan deelfietsen.*

Zult u het Noctisnetwerk versterken om de jongeren thuis te brengen die nu 's nachts een deelstep gebruiken? Welke begeleidende maatregelen neemt u voor de honderden werknemers van deelstepbedrijven die hun job verliezen?

De heer Stijn Bex (Groen).- Ik ben blij dat er een hervorming van Villo ophanden is. U hebt ervoor gezorgd dat het aanbod van freefloatingdeelmobiliteit deze zomer niet plots is verdwenen.

Ik ben ook blij dat u het voorstel van ordonnantie waaraan ik hard heb gewerkt met een aantal collega's, grondig hebt gelezen. Als we ervoor willen zorgen dat de Brusselaars gebruik kunnen blijven maken van deelmobiliteit, die erg belangrijk is, moeten we een prioriteit maken van de uitvoering van het voorstel van ordonnantie.

Daarbij is het nuttig om in het debat vooral te focussen op verkeersveiligheid. Procureur Moinil heeft een aantal bedenkingen gemaakt over deelsteps, maar het helpt ons niet veel verder om daarover te blijven discussiëren. De vraag is nu vooral

1357 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *La phase de transition s'étendra jusqu'en 2028 et nous disposerons d'environ 10.000 vélos en libre-service, gérés par quatre opérateurs.*

La nouvelle réglementation est soumise au Parlement sous la forme d'une proposition d'ordonnance, ce qui veut dire soit que le gouvernement ne parvient pas à se mettre d'accord, soit qu'il ne souhaite pas obtenir l'avis du Conseil d'État.

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

Le Conseil d'État rendra bel et bien un avis. Le travail de fond est donc surtout celui de votre cabinet et de vos services.

1357 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Mais aussi de M. Bex.*

1357 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *La nouvelle réglementation doit être juridiquement irréprochable.*

Je continue à m'interroger sur la différence entre les trottinettes privées et les trottinettes en libre-service, et regrette que la distinction ne soit pas faite entre le nombre d'accidents impliquant les unes ou les autres.

1367 **M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)** (en néerlandais).- *Il faudrait mettre à profit la phase de transition pour inciter un maximum de personnes à utiliser les vélos partagés.*

Il conviendrait aussi d'aborder la question des prix, car la diminution du nombre d'opérateurs risque d'avoir une incidence sur les tarifs.

Enfin, il serait judicieux que la Région fixe une limite pour le nombre de véhicules autorisés sur une zone de dépôt, ou prévoie des zones de dépôt supplémentaires.

hoe we de zaken willen aanpakken en iedereen mee aan boord willen krijgen. Volgens mij moeten we alles in het werk stellen om de huidige gebruikers van deelsteps te stimuleren om over te schakelen op deelfietsen en om dat aanbod zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Als ik het goed heb begrepen, loopt de overgangsfase dus tot 2028. We zullen dan over ongeveer 10.000 deelfietsen kunnen beschikken. Daar zouden dan vier operatoren bij betrokken zijn, tenzij zich nog andere kandidaten zouden aandienen.

Er is dus een voorlopige oplossing. Er rijzen echter vragen over de nieuwe regeling, die niet in de vorm van een ontwerp, maar als een voorstel van ordonnantie aan het parlement wordt voorgelegd. Meestal zijn er twee mogelijke redenen om op die manier te werk te gaan: ofwel komt de regering er niet uit, ofwel wilt u geen advies van de Raad van State verkrijgen.

(Opmerkingen van mevrouw Van den Brandt, minister)

Het is dus een snellere werkwijze en er komt wel degelijk een advies van de Raad van State. Het harde werk van de heer Bex zal dus vermoedelijk eerder het werk van uw kabinet en uw diensten zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Toch ook van de heer Bex.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- Dan zullen we zien wat er in dat advies van de Raad van State zal staan. We mogen immers niet opnieuw dezelfde fouten maken. Als we er van de huidige vier operatoren nog maar twee overhouden, vrees ik dat we weer met procedures te maken zullen krijgen. De nieuwe regeling moet dus echt juridisch sluitend zijn.

Ik zit ook nog steeds met vragen over het verschil tussen privésteps en deelsteps. We zouden daarover eigenlijk cijfers moeten bijhouden. Zullen we dat kunnen doen om de transitie te volgen? Ik vond het al sterk dat er in de cijfers geen onderscheid werd gemaakt tussen ongevallen met privésteps en met deelsteps. Volgens mij moeten we in de huidige resterende periode wel de nodige cijfers bijhouden, zodat we een beter zicht krijgen op de impact.

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).- Zoals de heer Laarissi al zei, is er een overgangsperiode ingevoerd. Veel deelstepgebruikers hebben wellicht geen zin om over te schakelen op deelfietsen. Het zou goed zijn om ze daar toch warm voor te maken en zoveel mogelijk mensen op de deelfietsen te krijgen.

Misschien moeten we het ook eens over de prijzen hebben. Als het aantal operatoren daalt van vier naar twee, zouden de prijzen bij gebrek aan concurrentie wel eens kunnen stijgen.

- *Les incidents sont clos.*

Federaal minister Rob Beenders heeft al heel wat websites geblokkeerd en winkels gesloten waar illegale steps werden verkocht die veel te snel reden.

In meerdere dropzones voor deelsteps en -fietsen staat er geen beperking op het aantal voertuigen dat er mag worden achtergelaten. Ik woon in de buurt van de Heizel en als daar een festival plaatsvindt, staan er soms zoveel geparkeerd dat de metro-ingang amper toegankelijk is. Sommige operatoren hanteren een limiet, maar andere niet. Het zou dus goed zijn als het gewest zelf een limiet zou bepalen of in extra dropzones zou voorzien.

- *De incidenten zijn gesloten.*