



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commission de la mobilité,  
chargée des transports publics,  
des travaux publics et de la sécurité  
routière**

---

**RÉUNION DU  
MARDI 12 SEPTEMBRE 2023**

---

**SESSION 2022-2023**

---

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

---

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

---

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 12 SEPTEMBER 2023**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### ***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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 6

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

concernant le suivi de l'interdiction de la mendicité dans les transports en commun bruxellois.

Question orale de Mme Delphine Chabbert 10

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

concernant la mise en œuvre du plan de lutte contre les violences faites aux femmes dans les actions 17, 18 et 44.

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 14

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

concernant l'harmonisation des tarifs des transports en commun et l'élargissement de la couverture géographique des titres communs aux différents opérateurs.

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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

betreffende de controle op het bedelverbod in het Brusselse openbaar vervoer.

Mondelinge vraag van mevrouw Delphine Chabbert 10

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

betreffende de uitvoering van acties 17, 18 en 44 van het Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen.

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 14

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

betreffende de harmonisatie van de openbaarvervoertarieven en de uitbreiding van de geografische geldigheid van de vervoersbewijzen die bij meerdere maatschappijen geldig zijn.

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Question orale de M. Marc Loewenstein	19	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 19
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les difficultés rencontrées par les PMR dans le cadre du contrôle par scan-car.		betreffende de moeilijkheden die minder mobiele mensen ondervinden na controles door scancars.
Question orale jointe de M. Jamal Ikazban	20	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 20
concernant l'ordonnance de stationnement et les droits des personnes en situation de handicap, des personnes à mobilité réduite et des aidants proches.		betreffende de parkeerordonnantie en de rechten van minder mobiele mensen en hun mantelzorgers.
Question orale de M. Martin Casier	27	Mondelinge vraag van de heer Martin Casier 27
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'avancée du projet de réaménagement de l'avenue Charles-Quint.		betreffende de vooruitgang met betrekking tot het plan van heraanleg van de Keizer Karellaan.
Question orale de M. Marc Loewenstein	31	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 31
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la création d'un observatoire de la micromobilité.		betreffende de oprichting van een observatorium voor micromobiliteit.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 33
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

concernant la visibilité des dispositifs  
ralentisseurs.

betreffende de zichtbaarheid van  
verkeersdrempels.

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

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

1105 **concernant le suivi de l'interdiction de la mendicité dans les transports en commun bruxellois.**

**betreffende de controle op het bedelverbod in het Brusselse openbaar vervoer.**

1107 **M. David Weytsman (MR).**- Cette question sur un sujet assez délicat avait déjà été déposée au mois de juin.

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Mijn vraag over dit gevoelige onderwerp dateert al van juni.*

Différents rapports l'indiquent : la pauvreté ne cesse d'augmenter à Bruxelles. Selon les derniers chiffres de Statbel, près de 40 % des Bruxellois courent un risque de pauvreté ou d'exclusion sociale, alors que la moyenne belge est aux alentours de 19 %.

*Het armoederisico is in Brussel groter dan elders.*

*Armoede moet worden bestreden, en niet verstoep. Maar ook de veiligheid van de MIVB-reizigers telt.*

Force est de constater que les politiques sociales des vingt dernières années n'ont pas abouti aux résultats escomptés, voire sont un échec. Dans ce contexte, la priorité est de lutter contre la pauvreté dans notre Région de Bruxelles-Capitale, et non de la cacher. Néanmoins, l'objectif de nos travaux est aussi de préserver la sécurité et la tranquillité des clients de la STIB. Les usagers doivent pouvoir voyager dans les meilleures conditions possibles. Toutes les personnes qui mendient au sein de l'enceinte de la STIB ne sont certainement pas des fauteurs de troubles, mais c'est le cas de certaines.

*In 2021 telde de MIVB 476 bedelaars in de metrostations, een stijging met 171% tegenover 2019.*

*Preventieve acties zijn belangrijk, maar ik wil eraan herinneren dat bedelen in het metronetwerk verboden is sedert 2007. Tussen 2007 en 2019 werd het regeringsbesluit niet toegepast, maar in 2019 liep er in de metro een informatiecampagne waarin op het bedelverbod werd gewezen.*

En 2019, la STIB avait comptabilisé 291 mendiants dans ses des stations de métro. Après être tombé à 168 en 2020, ce chiffre a connu une très forte augmentation en 2021, atteignant 476 personnes, soit une augmentation de près de 171 %.

Ma priorité va toujours au suivi et au travail social de terrain. Des initiatives peuvent être renforcées, notamment en matière de prévention et de coordination des actions. Toutefois, rappelons que depuis plus de quinze ans, la mendicité est interdite au sein du réseau de la STIB. En effet, l'arrêté du 13 décembre 2007 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale stipule dans son article 3, § 10, ce qui suit : « Il est interdit : de mendier, de colporter ou d'exercer toute autre activité sans autorisation de la société. » Cet arrêté n'a pas été utilisé entre 2007 et 2009. À cette époque, la STIB a diffusé des spots avec le message : « Nous vous rappelons que la mendicité est interdite dans l'enceinte du métro. Ne l'encouragez pas. Merci. »

1109 La STIB déclarait raccompagner systématiquement à la rue les mendiants des stations Porte de Hal, Gare du Midi et Bourse. La commission des Affaires sociales de notre Parlement s'était alors emparée de la question pour en conclure que la mendicité « pacifique » était tolérée, mais pas la mendicité troublant l'ordre public.

*Het parlement heeft zich gebogen over de zaak en kwam tot het besluit dat "vreedzaam" bedelen toegestaan was.*

Plus récemment - ma question a été déposée au mois de juin -, vous avez évoqué dans la presse le renforcement d'une série d'amendes et de sanctions, et cité certaines pratiques de mendicité. Quelles sont vos priorités dans ce domaine ?

L'interdiction de la mendicité est-elle appliquée ? La mendicité est-elle autorisée ou tolérée dans les véhicules (trams, wagons de métro, bus), dans les stations de métro ou aux arrêts en surface ? Le problème se pose davantage encore lorsque mendicité rime avec toxicomanie.

Les conclusions du rapport de la commission des Affaires sociales différencient mendicité agressive et mendicité pacifique. Quelles sont les limites éventuelles fixées dans votre politique et comment définissez-vous la « mendicité agressive » ?

Ces personnes sont-elles parfois accompagnées vers la sortie et réorientées vers un service d'aide ? Dans quels cas les agents de la STIB travaillent-ils avec la police locale ou fédérale ?

Outre le travail de terrain des agents de la STIB et du secteur associatif, quelles actions la STIB mène-t-elle pour encadrer et accompagner les mendiants ?

Au cours des dernières années, combien d'interventions ont eu lieu pour des faits de mendicité « pacifique » et « agressive » et combien de « surtaxes administratives pour mendicité » ont été infligées ? J'emploie à dessein les termes utilisés par M. Pascal Smet lorsqu'il était ministre de la Mobilité. Disposez-vous d'une ventilation de ces surtaxes selon qu'elles ont été infligées dans les véhicules, en station ou aux arrêts ?

<sup>1111</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous faites un lien implicite avec l'objet de la réunion qui se déroule en même temps que cette commission, à laquelle assistent, semble-t-il, de nombreux membres de cette commission.

*(Remarques de M. Loewenstein)*

Je vais toutefois me focaliser sur la mendicité, car nous aurons certainement l'occasion d'aborder d'autres débats plus tard au sein de cette commission.

Les transports en commun et les stations sont un prolongement de l'espace public. Les phénomènes de précarité que l'on retrouve dans les rues sont également présents dans les bus, les trams, le métro et les stations de la STIB. Comme vous les savez, la mendicité n'est pas une problématique propre aux transports publics. Il s'agit d'un phénomène de société préoccupant, présent sur l'ensemble du territoire bruxellois, qui témoigne de la croissance de la précarité dans la capitale. Comme vous l'avez indiqué, la politique de ce gouvernement consiste à lutter contre la pauvreté, et non contre les pauvres. Le but est de faire en sorte que les gens ne soient plus contraints de mendier dans les gares.

*Onlangs hebt u in de pers melding gemaakt van meer boetes en sancties bij bepaalde bedelpraktijken. Wat zijn voor u de prioriteiten?*

*Wordt het bedelverbod toegepast? Wordt bedelen getolereerd in de voertuigen, de metrostations of de bovengrondse haltes?*

*Hoe wordt er een onderscheid gemaakt tussen "vreedzaam" en "agressief" bedelen?*

*Wordt er samengewerkt met de sociale diensten en met de politie?*

*Zet de MIVB andere middelen in om bedelaars te begeleiden?*

*Hoeveel tussenkomsten en boetes waren er voor bedelen? Is er een onderscheid tussen de boetes in de voertuigen, de stations en de haltes?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *U legt een verband met de vergadering die gelijktijdig met deze commissie plaatsvindt.*

*(Opmerkingen van de heer Loewenstein)*

*Ik zal ingaan op de kwestie van de bedelarij.*

*Het openbaar vervoer is een verlenging van de publieke ruimte. Bedelarij is een zorgwekkend fenomeen dat overal voorkomt. Het beleid van deze regering bestrijdt armoede, niet de armen.*

*Mijn communicatie over de verbreding van het besluit van 13 december 2007 ging in de eerste plaats over de controle-instrumenten waarover de MIVB-personeelsleden beschikken.*

*Met het nieuwe besluit beoogden we een duidelijk legaal kader voor het veiligheidspersoneel. Behalve enkele kleine wijzigingen verandert er niet veel aan de situaties waarin ze mogen optreden. Bedelen blijft verboden op het MIVB-netwerk.*

*Het MIVB-personeel geeft de voorkeur aan dialoog. Wanneer een bedelaar weigert gehoor te geven aan de vraag om te*

Vous faites référence à ma communication sur l'extension de l'arrêté du 13 décembre 2007. Je souhaite préciser que parmi les éléments qui ont été communiqués, certaines actions ont été entreprises. Ma communication n'a jamais visé la mendicité, mais portait surtout sur les outils de contrôle dont disposent les agents.

En effet, l'objectif du nouvel arrêté par rapport à l'ancien était de faire en sorte que les agents de contrôle disposent d'un cadre légal clairement défini afin d'agir sur le terrain. Les raisons pour lesquelles ils peuvent agir sont plus ou moins restées les mêmes, à l'exception de certains petits changements. Nous avons par exemple discuté d'un ticket pour les chiens, etc. Sur le fond, l'arrêté qui est traduit dans les règles de transport depuis 2007 est resté le même. Comme vous l'avez indiqué, la mendicité est interdite sur le réseau de la STIB, tant en station que dans les véhicules. Rien n'a donc changé depuis lors à cet égard dans le nouveau projet.

La STIB adopte l'approche la plus humaine possible. Son personnel, qui est formé pour privilégier le dialogue, demande tout d'abord à la personne qui mendie sur le réseau d'arrêter. Si cette dernière refuse d'obtempérer, elle est priée de quitter les infrastructures de la STIB.

<sup>1115</sup> En 2022, le service de sécurité de la STIB est intervenu pour 474 faits de mendicité. Les agents de la STIB font appel à la police si la personne qui mendie est agressive ou refuse de quitter la station ou le véhicule. Des amendes administratives ont été dressées à 30 reprises en 2022 pour des faits de mendicité.

La grande majorité des faits remontés au dispatching sécurité de la STIB a eu lieu dans les installations et/ou dans le métro.

Comme expliqué à plusieurs reprises, les services de la STIB travaillent avec les autorités et associations compétentes en matière de prise en charge des Bruxellois qui vivent en situation de précarité afin d'accompagner ces personnes aux services adaptés. Il est important de travailler ensemble à une ville sécurisée et accueillante pour tous et toutes et qui offre des opportunités pour une vie digne. Des réunions sont organisées tous les mois avec les associations ainsi qu'avec la police, lors desquelles la STIB rapporte les faits constatés sur son réseau.

Dans ma réponse, je me suis focalisée sur la problématique de la mendicité, mais je suis certaine que les autres questions nous donneront l'occasion de discuter de la situation des stations de métro.

<sup>1117</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Madame la Ministre, je partage la même ambition que vous dans le cadre de la lutte contre la pauvreté. Cependant, vous devez reconnaître que les mesures qui sont prises ne fonctionnent pas, car la pauvreté ne cesse d'augmenter, ainsi que le risque de pauvreté. Année après année, je ne dirais pas que le nombre de mendiants en rue augmente, mais vous m'accorderez que nous sommes exposés à

*stoppen met bedelen, wordt hij of zij verzocht de infrastructuur te verlaten.*

*In 2022 trad de veiligheidsdienst van de MIVB 474 keer op tegen bedelarij. Als een bedelaar slecht reageert, wordt de politie erbij gehaald. Er werden 30 boetes uitgeschreven.*

*De meeste feiten vinden plaats in de metro.*

*De MIVB werkt samen met de overheid en met allerlei verenigingen met wie er maandelijks wordt samengezeten, net als met de politie.*

*Ik heb mijn antwoord nu toegespitst op bedelarij, maar de situatie in de metrostations zal ongetwijfeld nog bij andere gelegenheden aan bod komen.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De maatregelen inzake armoedebestrijding volstaan niet, want de armoede neemt voortdurend toe, net als de bedelarij in de metro.*

*Sommige bedelaars moeten begeleid worden door sociale en zelfs door psychiatrische diensten.*

*Zijn de boetes waarvan sprake in het voorontwerp van het besluit, al van toepassing? Het gaat om boete vanaf 100 euro*

de véritables faits de mendicité dans les stations de la STIB et dans les wagons de métro.

Pour parler de mon expérience, j'y suis confronté quasiment lors de chaque trajet, et c'est particulièrement inconfortable aux heures de pointe. Certaines de ces personnes devraient être accompagnées par des services sociaux et peut-être aussi aidées par des services psychiatriques. Pour ce premier point, nous partageons donc votre ambition, tout en notant un problème de résultat de votre part.

Pour le deuxième, je me permets de relire ici ce dont toute la presse s'est fait l'écho et que j'ai pris pour votre communiqué de presse, mais qui est en fait tiré de votre avant-projet d'arrêté : « La mendicité et le colportage donneront également lieu à une amende de 100 euros pour les 18 ans et plus, 50 pour les 16 à 18 ans, 175 et 85 en cas de récidive, 250 et 125 en cas de deuxième récidive, idem pour le fait d'occuper plus d'un siège par son comportement. » Si j'ai bien compris votre réponse, vous n'êtes pas responsable de cette communication. Ces amendes sont-elles déjà d'application aujourd'hui ?

Troisièmement, vous avez clairement dit que la mendicité était interdite partout. Toutefois, il n'y a sans doute pas assez d'agents de sécurité pour orienter ces personnes vers les bons services. Pourriez-vous demander à la STIB de faire une priorité de l'interdiction totale et de la tolérance zéro dans les wagons ? La présence de mendiants y est un réel obstacle à la qualité des transports en commun. Il faut que les agents interviennent dans les véhicules pour que les citoyens aient envie de prendre les transports en commun.

<sup>1119</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour ce qui est de la communication, des communiqués de presse détaillés et transparents sont régulièrement envoyés par la STIB et Bruxelles Mobilité. J'en prends la responsabilité.

Par ailleurs, la presse relaie de nombreuses polémiques sur le fait de viser ou non les mendiants, ce qui n'était pas du tout le but du changement.

Les relations vis-à-vis du public cible restent inchangées. Les situations ne cessant d'évoluer, des rencontres sont régulièrement organisées entre les zones de police, les associations et la STIB afin d'identifier les problèmes rencontrés, de définir une approche commune et des priorités.

Nous partageons votre objectif de trouver un équilibre entre la réalité bruxelloise et le confort des usagers. La mendicité est l'un des éléments de cette réalité, mais de nombreux autres éléments qui nuisent au confort des usagers sont prioritaires à nos yeux.

<sup>1119</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Nous partageons cet avis. J'essaie régulièrement de décliner tous les éléments susceptibles d'avoir un impact sur la qualité du trajet.

*voor meerderjarigen, en 50 euro voor jongeren vanaf zestien jaar.*

*Op het hele MIVB-net is bedelen verboden. Kunt u daarom vragen aan de MIVB om een nultolerantie in te voeren voor bedelen in de metrowagons? Bedelen staat de kwaliteit van de dienstverlening in de weg.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik neem de verantwoordelijkheid voor de communicatie van de MIVB en Brussel Mobiliteit.*

*De wijzigingen hadden niet tot doel een polemiek in de pers te veroorzaken.*

*Er is regelmatig overleg tussen de MIVB, de verenigingen en de politie om een gemeenschappelijke aanpak af te spreken.*

*Ook wij willen een evenwicht vinden tussen de Brusselse realiteit en het reizigerscomfort, maar er zijn heel wat andere elementen die dat comfort verlagen en die zijn prioritair.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik bespreek geregeld verschillende aspecten die de kwaliteit van het openbaar vervoer beïnvloeden.*

*Ik begrijp uw antwoord niet volledig.*

Votre réponse est très politique et je ne parviens pas tout à fait à comprendre sa signification.

J'insiste sur la tolérance zéro dans les véhicules.

Les amendes pour le colportage et la mendicité augmenteront-elles ? Vous évoquez des amendes proportionnelles aux tranches d'âges, comme une amende de 50 euros pour les 16-18 ans. J'ignorais que c'était possible de viser cette tranche d'âge.

Comment assurerez-vous le suivi de cette mesure inscrite dans votre arrêté ?

<sup>1123</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je propose de communiquer au secrétariat de la commission les textes des deux arrêtés, ainsi que le tableau des concordances, pour que vous puissiez vous rendre compte par vous-même des changements.

Sur cette base, nous pourrions relancer le débat en commission, d'autant que Mme Rochette a également posé une question sur le sujet, qui a été reportée.

- *L'incident est clos.*

<sup>1127</sup> **QUESTION ORALE DE MME DELPHINE CHABBERT**

<sup>1127</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

<sup>1127</sup> **concernant la mise en œuvre du plan de lutte contre les violences faites aux femmes dans les actions 17, 18 et 44.**

<sup>1129</sup> **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Le plan de lutte contre les violences faites aux femmes est le premier plan bruxellois couvrant la période 2020-2024. Il part du constat que nous avons un vrai problème à Bruxelles : celui des violences vécues et faites aux femmes. Ce phénomène est connu. Une étude de prévalence des violences faites aux femmes en Région de Bruxelles-Capitale réalisée par equal.brussels en 2016-2017 a émis une série de recommandations, qui sont reprises dans le plan.

Ce plan bruxellois prévoit 56 actions destinées à lutter et à mettre en place des actions structurelles contre les violences à l'encontre des femmes. Je vais me concentrer sur celles qui vous concernent, c'est-à-dire les actions 17, 18 et 44.

L'action 17 prévoit la formation du personnel de la STIB en matière de harcèlement sexuel dans les transports en commun et a pour objectif de former ce personnel en la matière dans la formation initiale, avec la désignation d'un membre du personnel volontaire référent, qui connaît les protocoles et qui est à la disposition des autres membres du personnel pour prodiguer d'éventuels conseils.

*Ik blijf aandringen op multolerantie in de voertuigen.*

*Stijgen de boetes voor bedelarij? Is het wel mogelijk om boetes af te stemmen op de leeftijd?*

*Hoe bent u van plan deze maatregel in uw besluit te controleren?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zal de teksten van de twee besluiten en de concordantietabel bezorgen. Op die manier kunnen we het onderwerp opnieuw bespreken in de commissie.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DELPHINE CHABBERT**

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

**betreffende de uitvoering van acties 17, 18 en 44 van het Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen.**

**Mevrouw Delphine Chabbert (PS)** (in het Frans).- *Het Brussels Plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen voor de periode 2020-2024 bevat 56 structurele acties, waarvan de acties 17, 18 en 44 onder uw bevoegdheid vallen.*

*Actie 17 gaat over de opleiding van het MIVB-personeel over seksuele intimidatie op het openbaar vervoer. Een personeelslid wordt vrijwillig aanspreekpunt en zal de collega's met raad en daad bijstaan.*

*Actie 18 gaat over bewustmakingscampagnes in Brussel.*

*Actie 44 ten slotte gaat over seksuele intimidatie in de openbare ruimte, op basis van de aanbevelingen in de resolutie ter bestrijding van ongewenst seksueel gedrag in de openbare ruimte, en in het bijzonder op het openbaar vervoer, van 30 april 2019.*

*Hebben de opleidingen van het MIVB-personeel al plaatsgevonden? Hoeveel werknemers en aanspreekpunten zijn al opgeleid? Hoeveel opleidingen lopen momenteel nog? Hoeveel personeelsleden moeten nog worden opgeleid?*

L'action 18 porte sur la mise en place de campagnes de sensibilisation ayant comme vocation de sensibiliser les Bruxellois par des campagnes ciblées et soutenues.

Enfin, l'action 44 entend lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, et en particulier dans les transports en commun, en tenant compte des recommandations formulées dans la résolution du Parlement bruxellois visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans l'espace public, qui date du 30 avril 2019. Cette résolution contient des recommandations fort intéressantes et je suis certaine que vous vous en êtes inspirée.

L'action 17 prévoit de former le personnel de la STIB. Les formations ont-elles eu lieu ? Combien de membres du personnel, surtout de référents, ont été formés ? Combien de formations sont en cours et combien de membres du personnel doivent encore être formés ?

Cette formation propose un indicateur de suivi du module de formation du personnel en contact avec les usagers victimes de harcèlement sexuel. Ce dispositif existe-t-il aujourd'hui ?

<sup>1131</sup> Où en est l'exécution de cette mesure importante pour les usagers et, surtout, les usagères ? Nous arrivons en effet au terme du délai d'application du plan de lutte contre les violences faites aux femmes.

Par ailleurs, l'action 18 prévoit des campagnes d'information et de sensibilisation du public. Ces campagnes ont-elles été mises en place depuis le lancement du plan ? Quels en ont été les impacts pour les usagers, mais aussi pour les travailleurs de la STIB ?

Concernant l'action 44, combien d'arrêts sur les 50 à 60 prévus en surface tenant compte de ces recommandations ont-ils été construits par la STIB et Bruxelles Mobilité depuis 2020 ? Une communication a-t-elle été faite sur le sujet afin de rendre cette information accessible à tous les usagers ?

Pour conclure, qu'en est-il des deux études prévues dans les indicateurs de suivi ? Pour la première, il s'agit de la conception des stations afin d'agir sur la limitation de certaines formes d'agressions. Pour la seconde, il s'agit de la faisabilité de la présence des agents de sécurité dans le plus grand nombre possible de postes. Où en sont ces collectes de données et quels en sont les résultats ?

<sup>1133</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre question récurrente sur le sujet permet de maintenir une pression sur les engagements pris. Faire de la STIB un espace accueillant pour toutes et toutes, particulièrement pour les femmes, est une priorité politique de notre majorité. Un accès sûr et agréable aux transports publics est en effet à la base de la liberté de mouvement.

L'action 17 consiste en une formation à l'accueil des victimes d'un acte de sexisme ou de harcèlement sexuel. Elle sera intégrée au parcours des chauffeurs et à la journée annuelle de formation,

*Bij de opleiding hoort een opvolgingsindicator voor opleidingen voor personeel dat contact heeft met slachtoffers van seksuele intimidatie.*

*Hoever staat het met deze voor de reizigers belangrijke maatregel?*

*Zijn er bewustmakingscampagnes gevoerd, en wat was hun impact op de reizigers en het personeel?*

*Hoeveel van de geplande vijftig tot zestig bovengrondse haltes werden ingericht op basis van de aanbevelingen? Werden de reizigers daarover geïnformeerd?*

*Wat zijn de resultaten van de twee studies die gepland waren in de opvolgingsindicatoren? De ene studie ging over het ontwerp van de stations, de tweede over een maximale aanwezigheid van veiligheidspersoneel.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Dankzij uw vragen over dit onderwerp houden we de druk op de ketel om van het openbaar vervoer een veilige en aangename plek voor iedereen te maken.*

*Actie 17 wordt opgenomen in de opleiding van de bestuurders en de jaarlijkse vormingsdag. De opleiding wordt gegeven vanaf 2023. Op termijn zullen duizenden personeelsleden ze volgen.*

le but étant de toucher le public le plus large. Elle est destinée à tous les usagers des transports publics, au-delà des clients de la STIB, qui auraient ce type de plaintes.

Ces formations destinées au personnel en contact avec les usagers sont en partie prévues en 2023. À terme, plusieurs milliers d'agents, incluant l'ensemble des conducteurs de bus et de trams, des agents multimodaux, de sécurité, de vente, ainsi que des services dispatching security et customer care, seront ainsi formés.

Les premières sessions pilotes destinées aux conducteurs débutent en ce mois de septembre. En fonction de leur évaluation, elles seront déployées plus tôt dans l'année, d'abord à destination des nouveaux arrivants, puis, ou parallèlement, aux employés déjà en fonction.

En 2023, la STIB envisage de former 50 agents multimodaux et 50 conducteurs.

Le partenaire externe de la STIB dans le cadre de ce dossier est l'asbl Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active (Ceméa). Il existe déjà une collaboration sur la question via d'autres formations, et, compte tenu de l'ampleur du dossier, la STIB formera son personnel à dispenser les cours lui-même, tandis que l'asbl Ceméa conservera une mission de supervision.

La thématique du harcèlement sexiste dans les transports est abordée dans la nouvelle campagne scolaire conçue cet été à destination des étudiants de l'enseignement secondaire francophone et néerlandophone.

La dernière campagne d'information et de sensibilisation du public à la même thématique, réalisée en collaboration avec Plan International, date de 2019.

Le planning marketing de la STIB ne prévoit qu'une seule campagne consacrée au thème de la convivialité par an. Les choix sont donc difficiles.

En 2022, le thème du respect a été sélectionné et a rencontré un franc succès.

En 2023, la campagne de juillet a concerné la convivialité dans les véhicules :

- l'invitation à céder la place aux usagers qui en ont le plus besoin (femmes enceintes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.) ;

<sup>1135</sup> - les nuisances sonores trop fortes (smartphone, musique, etc.) ;

- les sacs à dos trop volumineux, phénomène qui prend de l'ampleur et crée des nuisances entre usagers.

*De bestuurders krijgen een testopleiding in september. Na een evaluatie worden de nieuwe personeelsleden opgeleid en daarna wie al in dienst is.*

*Dit jaar wil de MIVB vijftig multimodale medewerkers en vijftig bestuurders opleiden.*

*De MIVB gaat zelf personeel opleiden, dat vervolgens de cursus zal geven. De vzw Centres d'entraînement aux méthodes d'éducation active (Ceméa) zorgt voor de begeleiding ervan.*

*Er is een nieuwe campagne in aantocht voor Nederlands- en Franstalige scholieren.*

*De laatste campagne over het thema dateert van 2019.*

*De MIVB voert één campagne per jaar over gebruiksvriendelijkheid. Vorig jaar ging die over respect. Dit jaar is het thema wellevendheid.*

*Dat gaat dan onder meer over je zijte afstaan aan wie het nodig heeft, geluidsoverlast of te grote rugzakken.*

*In 2024 kan worden gedacht aan een nieuwe campagne over intimidatie en seksisme.*

Quant à 2024, la planification d'une campagne sur le thème de la lutte contre le harcèlement et le sexisme est envisageable.

En lien avec l'action 44, les engagements ont bien été respectés et même dépassés. Depuis 2020, la STIB et Bruxelles Mobilité ont réaménagé 224 arrêts conformément aux normes requises (65 en 2020, 88 en 2021 et 71 en 2022) dans les différents cadres, soit des projets de façade à façade, soit des projets ponctuels. À ce sujet, aucune communication n'a été organisée pour les usagers.

Les deux études prévues dans les indicateurs de suivi de l'action 44 stipulent que les principes de « design universel » permettent d'assurer l'inclusivité de tous (hommes, femmes, personnes LGBTQIA+, jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) dans les stations de métro et de prémétro. Bruxelles Mobilité et la STIB ont élaboré les directives relatives à la conception des stations de métro de Bruxelles et les appliquent aux nouvelles stations et aux projets de rénovation.

Pour ce qui est de la présence d'agents de sécurité, la STIB a investi pour renforcer les équipes de sécurité et leur présence sur le réseau. Actuellement, il s'agit de les aider à gérer spécifiquement les faits de harcèlement, en complément des agressions liées au harcèlement.

En ce qui concerne les données, il n'y a rien de nouveau en soi. Les catégories d'encodage seront d'application avec la nouvelle base de données Iris de la STIB, ce qui n'est pas pour tout de suite. Pour l'instant, hormis ceux obtenus à travers l'enquête annuelle sur le sentiment d'insécurité, la STIB ne dispose d'aucun chiffre. J'espère que la nouvelle base de données Iris permettra un meilleur suivi. Ce n'est pas pour demain, mais nous y travaillons.

<sup>1137</sup> **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Vos réponses sont importantes, car le plan de lutte contre les violences faites aux femmes vous engage comme il engage l'ensemble du gouvernement. Nous savons en effet que les femmes et les minorités de genre sont confrontées à plus de difficultés dans les espaces publics et lieux de mobilité.

J'entends que pour la mise en place de ce plan, des formations sont prévues en 2023. Je ne peux qu'encourager la STIB à passer à la vitesse supérieure dans leur mise en œuvre, car elles me semblent efficaces. Il est bénéfique de profiter de l'expertise de l'asbl Ceméa, essentielle et reconnue pour les questions de genre. Par contre, je partage votre avis selon lequel les formateurs de la STIB doivent eux-mêmes être formés dans ce domaine pour que de telles questions soient abordées dans toutes les formations de tous les agents.

Les campagnes lancées cet été m'ont échappé. Les questions de bien-être sont essentielles, car elles participent au sentiment de sécurité, notamment parmi les femmes. J'entends que 224 arrêts ont été aménagés, mais que vous n'avez pas d'indicateurs attestant que cette mesure améliore le sentiment de sécurité. Il

*De verbintenissen in actie 44 zijn uitgevoerd. Sedert 2020 hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB 224 haltes aangepast aan de normen. Dat werd niet gecommuniceerd aan de reizigers.*

*In de twee studies in de opvolgingsindicatoren worden de principes van 'universal design' aangeraden, wat de stations zo inclusief mogelijk moet maken. Brussel Mobiliteit en de MIVB hebben richtlijnen uitgewerkt die worden toegepast bij de bouw van nieuwe stations en bij renovatieplannen.*

*De MIVB heeft de aanwezigheid van veiligheidspersoneel op het net verhoogd. Op dit moment leren ze om te springen met gevallen van intimidatie en agressie.*

*Behalve de resultaten van de gewestelijke veiligheidsenquête heeft de MIVB geen cijfers over deze categorie. ik hoop dat de nieuwe gegevensbank Iris voor beterschap zorgt.*

**Mevrouw Delphine Chabbert (PS)** *(in het Frans).*- *Ik hecht belang aan uw antwoorden want vrouwen en genderminderheden ondervinden meer moeilijkheden in de publieke ruimte.*

*Ik moedig de MIVB aan om de opleidingen sneller in te voeren. De vzw Ceméa heeft daarvoor de nodige expertise in huis. Tegelijk is het een goede zaak dat de MIVB zelf haar personeel opleidt.*

*Hoewel ik de campagnes zelf niet heb gezien, is wellevendheid belangrijk voor het veiligheidsgevoel.*

*De in te voeren indicatoren kunnen hopelijk aantonen dat het veiligheidsgevoel van de reizigers in de 224 aangepaste haltes toeneemt.*

*- Het incident is gesloten.*

serait bon de s'en doter progressivement pour savoir si l'objectif a été atteint.

- *L'incident est clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**concernant l'harmonisation des tarifs des transports en commun et l'élargissement de la couverture géographique des titres communs aux différents opérateurs.**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 19 novembre 2017, un panel citoyen adressait au Parlement bruxellois une résolution citoyenne contenant une série de demandes et de recommandations en matière de mobilité. La question de la carte mobilité avait été abordée par ce panel citoyen dans cette résolution. Sur cette question, la résolution demandait la création d'une carte unique donnant accès aux réseaux de transports publics, mais aussi aux taxis, aux véhicules en libre-service et aux parkings park and ride (P+R) à l'entrée de notre Région.

La résolution demandait également que l'utilisation d'une carte unique donne accès à des tarifs préférentiels en fonction de son usage - fréquence, impact écologique, empreinte carbone, etc. - et de l'éventail du nombre de services utilisés. En outre, il était demandé que cette carte donne accès automatiquement à des tarifs préférentiels pour certaines catégories de personnes, comme les étudiants, les seniors, les personnes à mobilité réduite, les familles nombreuses et les bénéficiaires d'allocations sociales.

Les questions de la politique des prix, de l'élargissement de la zone géographique de l'abonnement Brupass XL, du service de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) et de l'utilisation des technologies pour améliorer la mobilité sont essentielles pour favoriser un changement modal pour celles et ceux qui le peuvent et le veulent. Avec mon collègue Emmanuel De Bock, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur ces sujets à de multiples reprises.

Les voyageurs ne peuvent être pris en otages par les discussions entre opérateurs publics, notamment, sur la répartition des recettes entre eux et sur les pouvoirs de l'un ou l'autre. À titre d'exemple, il aura fallu environ quinze ans de négociations entre la STIB, De Lijn, le TEC et la SNCB pour donner naissance à l'abonnement Brupass XL.

De même, on peut se demander si une certaine équité ne devrait pas être instaurée pour faire bénéficier les utilisateurs de la STIB habitant la périphérie bruxelloise des mêmes conditions favorables octroyées aux seniors, aux personnes bénéficiant du revenu d'intégration sociale, etc. qui habitent en Région

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende de harmonisatie van de openbaarvervoertarieven en de uitbreiding van de geografische geldigheid van de vervoersbewijzen die bij meerdere maatschappijen geldig zijn.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *In november 2017 overhandigde een burgerpanel het Brussels Parlement een burgerresolutie met aanbevelingen inzake mobiliteit. Het panel pleitte onder meer voor de invoering van een enkele mobiliteitskaart die geldig is voor alle openbaarvervoermaatschappijen, taxi's, deelvoertuigen en transitparkings aan de rand van het gewest.*

*Het panel vroeg ook dat er voor die kaart voorkeurtarieven zouden gelden voor bepaalde doelgroepen, zoals studenten en ouderen, en afhankelijk van het gebruik van de kaart (frequentie, ecologische impact enzovoort).*

*Om de modal shift te bevorderen, moeten we inspelen op essentiële factoren zoals het tarievenbeleid, de geografische dekking van de Brupass XL en de ontwikkeling van mobility as a service (MaaS).*

*Reizigers mogen niet het slachtoffer worden van aanhoudende onenigheid tussen de openbaarvervoermaatschappijen over de verdeling van de inkomsten en dergelijke meer.*

*Reizigers die in of niet ver van het gewest wonen, zouden bovendien dezelfde voorkeurtarieven moeten genieten. De maatschappijen moeten die natuurlijk op basis van wederkerigheid toekennen.*

*Voorts heeft het Brupass XL-abonnement maar weinig succes bij 65-plussers. De MIVB zou dus creatieve oplossingen moeten bedenken om dat publiek aan te trekken.*

*Kortom, er is nog werk aan de winkel om het leven van openbaarvervoerreizigers te vergemakkelijken.*

bruxelloise, à l'instar du tarif jeune applicable à tous. Vous me répondrez sans doute qu'il faudrait alors une réciprocité. J'y reviendrai.

On est également en droit de se demander si le peu de succès des ventes du Brupass XL aux 65+ ne devrait pas inciter la STIB et les autres opérateurs à faire preuve de créativité pour attirer ce public et doper les ventes - et donc les recettes - des différents opérateurs. Ainsi, pourquoi ne pas créer un abonnement 65+ au prix annuel de 60 euros qui inclurait un abonnement STIB (12 euros, soit le prix actuel) élargi à la zone du Brupass XL (48 euros à se répartir entre opérateurs) ?

Bref, il reste du chemin à parcourir pour simplifier la vie des utilisateurs de transports publics, améliorer la couverture géographique de Brupass XL et étendre certains abonnements préférentiels à des zones couvertes par la STIB mais situées en dehors de notre territoire régional.

<sup>1145</sup> Des réunions se poursuivent-elles entre les différents niveaux de pouvoir et opérateurs pour harmoniser davantage les tarifs et élargir la couverture géographique des titres de transport ? Quels sont les avancées ? Où en sont notamment les négociations visant à élargir la zone actuelle du Brupass XL ?

Les tarifs préférentiels accordés aux bénéficiaires d'aides sociales - notamment les CPAS - résidant en Région bruxelloise vont-ils être élargis aux bénéficiaires d'aides identiques habitant le Brabant wallon ou flamand et qui utilisent la STIB ? Si oui, des négociations sont-elles en cours avec ces deux autres Régions et opérateurs pour, non seulement répartir la charge financière de ces aides, mais aussi assurer une réciprocité ?

Un abonnement annuel STIB incluant l'accès à la zone Brupass XL à prix réduit pour les plus de 65 ans est-il à l'étude ?

<sup>1147</sup> **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- *Je me joins aux questions de M. Loewenstein. J'avais souligné il y a longtemps la nécessité d'une politique de mobilité à l'échelle métropolitaine, mobilisant l'ensemble des opérateurs.*

*Dans le dernier rapport de la Banque nationale de Belgique (BNB), le réseau flamand des entreprises (Vlaams Netwerk van Ondernemingen, VOKA) décrit Bruxelles comme une économie forte avec une gouvernance faible, en raison de l'absence de gouvernance à l'échelle métropolitaine.*

*Même si l'intégration des opérateurs privés de mobilité semble un peu compliquée de prime abord, nous pouvons commencer par améliorer la coopération entre les opérateurs publics.*

*Où en est l'abonnement Brupass XL pour les étudiants, qui représenterait une économie substantielle pour de nombreuses familles ?*

*Is er nog steeds overleg tussen de verschillende beleidsniveaus en openbaarvervoermaatschappijen om de tarieven nog meer op elkaar af te stemmen? Hoever staan de onderhandelingen over de uitbreiding van de Brupass XL-zone?*

*Zullen de voorkeurtarieven voor Brusselse begunstigen van sociale bijstand worden uitgebreid naar begunstigen die in Waals- of Vlaams-Brabant wonen en gebruikmaken van de MIVB? Zo ja, zijn er onderhandelingen aan de gang om de financiële lasten te verdelen en te garanderen dat die voorkeurtarieven wederkerig worden toegekend?*

*Wordt er nagedacht over een MIVB-jaarabonnement voor 65-plussers met toegang tot de Brupass XL-zone tegen een verlaagde prijs?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Loewenstein. Lang geleden wees ik al op de noodzaak van een mobiliteitsbeleid op metropolitane schaal. Ik maakte toen een plattegrond van het Brussels Gewest en de omgeving, met alle mobiliteitsoperatoren. Op die kaart stonden dus ook gemeenten in Vlaams- en Waals-Brabant. Mobiliteit houdt nu eenmaal niet op bij de gewestgrenzen. Bovendien is het Brusselse hinterland zeer belangrijk voor de inwoners en de bedrijven van het gewest.

Een mobiliteitsbeleid op metropolitane schaal waarvoor alle mobiliteitsoperatoren samenwerken, is dan ook broodnodig voor het Brussels Gewest, zoals ook blijkt uit het recentste onderzoek van de Nationale Bank van België. Daarin omschreef het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) Brussel als een sterke economie met een zwak bestuur, omdat er geen bestuur op metropolitane schaal bestaat, onder meer inzake mobiliteit. Daarover wordt evenwel al lang onderhandeld. Een dergelijk metropolitain mobiliteitsbeleid behelst overigens meer dan alleen tarieven en vervoersbewijzen en gaat bijvoorbeeld ook gepaard met het verlengen van metrolijnen.

1149 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Comme mes collègues, je voudrais insister sur l'importance de disposer de tarifs réduits pour le Brupass XL. Cette formule constitue un énorme progrès, que nous attendions depuis longtemps. Mais elle est quand même très chère au tarif plein. Il est donc essentiel de proposer un tarif réduit pour la périphérie également.

1151 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Je vous ai interpellée à plusieurs reprises sur la problématique du Brupass XL, en particulier concernant les étudiants. À Bruxelles, la congestion est le plus souvent liée aux entrées et sorties des écoles et donc, d'une certaine manière, à la rentrée académique. Vous savez que les étudiants en provenance de la périphérie sont très nombreux et nous espérons que tout un chacun puisse profiter des tarifs de ces titres de transport à l'occasion de cette rentrée 2023.

Pourtant, les mois et années passent et nous ne sommes toujours pas rassurés par rapport à cette épineuse question. La problématique est interrégionale puisque les niveaux d'âge donnant accès à certains types d'abonnements ne sont pas pris en compte de la même manière d'une Région à l'autre. Ma dernière question remonte à 2022 et je pensais que des bonds de géant auraient été réalisés depuis. C'est ce que nous vous demandons, Madame la Ministre.

1153 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est en effet un dossier épineux, même si les quatre ministres de la Mobilité sont d'accord sur les objectifs à atteindre. Le débat porte plutôt sur la manière d'améliorer la situation et de régler les éventuels problèmes.

1155 *(poursuivant en néerlandais)*

*Comme l'a dit Mme Dejonghe, Bruxelles n'est pas une île. Nous avons besoin les uns des autres et devons collaborer.*

*Avant d'envisager des collaborations avec des opérateurs privés, je m'efforce de rassembler tous les opérateurs de transports publics, notamment à travers Floya. Il n'est pas encore question d'un tarif intégré, mais tous les paiements peuvent s'effectuer*

In het panel werd ook gesproken over de integratie van private mobiliteitsoperatoren. Dat ligt in eerste instantie weliswaar wat ingewikkelder, maar we kunnen zeker al werk maken van een betere samenwerking tussen de publieke operatoren.

Er was veel onbegrip voor het feit dat er geen goedkopere Brupass XL-abonnementen voor studenten kwamen. Werkt u ondertussen aan een dergelijk abonnement? Zo ja, wat is de stand van zaken? Heel wat studenten wonen (net) buiten het Brussels Gewest en pendelen dagelijks naar Brussel. Een goedkoper tarief binnen de Brupass XL-zone betekent voor heel wat gezinnen een flinke slok op een borrel.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik ben zeer blij dat er eindelijk een Brupass XL bestaat. Nu komt het erop aan die aan de voorkeurtarieven te koppelen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.*

*De files in Brussel worden sterk beïnvloed door de schooltijden. Heel wat jongeren pendelen naar Brussel voor onderwijs, terwijl er nog steeds geen studententarief bestaat voor de Brupass XL.*

*Ik begrijp dat het niet zo eenvoudig is, gezien de verschillende criteria die de gewesten hanteren, maar het wordt nu toch wel tijd dat er vooruitgang wordt geboekt op dat vlak.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De vier ministers van Mobiliteit zijn het eens over de doelen, maar nog niet over de manier waarop een en ander geregeld moet worden.*

*(verder in het Nederlands)*

Dit sluit aan bij wat mevrouw Dejonghe al zei: Brussel is geen eiland. Het Brussels Gewest is omringd door Vlaanderen en Wallonië, wat een goede zaak is. We hebben elkaar nodig en moeten samenwerken, zowel voor personen- als voor goederenvervoer.

In de toekomst zal er inderdaad samengewerkt kunnen worden met private operatoren. Momenteel tracht ik alle openbaarvervoersbedrijven samen te brengen. Een van de

*à l'aide de la même application, ce qui améliore la facilité d'utilisation.*

<sup>1157</sup> *(poursuivant en français)*

Permettez-moi de revenir aux questions de M. Loewenstein au sujet de l'élargissement de la couverture géographique et de l'harmonisation des tarifs.

Afin d'élargir la zone d'application de l'intégration tarifaire, les quatre ministres de la Mobilité ont demandé aux quatre opérateurs de poursuivre leur travail d'investigation et de fixer les prochaines étapes de cet élargissement. Les opérateurs se basent notamment sur l'étude de l'article 13, lancée l'été dernier et qui devrait être terminée à l'automne 2023. Nous ne disposons donc pas de résultats à ce stade.

Concernant les démarches interfédérales sur l'intermodalité, nous avons également décidé, lors de la conférence interministérielle de la Mobilité du 7 février 2023, de nous concerter pour instaurer un billet intégré à un prix abordable pour les transports en commun en Belgique, afin de poursuivre cette logique d'une intégration tarifaire plus poussée.

Nous continuerons à examiner avec les cabinets régionaux et fédéraux, en concertation avec les sociétés de transport en commun, les solutions les plus pertinentes pour les voyageurs sur l'ensemble du territoire, tout en garantissant le maintien de l'équilibre économique des différents acteurs concernés, ainsi que celui des finances publiques. Le nœud du problème est qu'en la matière, les politiques et même les budgets concernés diffèrent souvent d'une Région à l'autre, ce qui rend cet exercice difficile.

La Région bruxelloise dispose d'une gamme importante de tarifs préférentiels : la gratuité pour les enfants, le tarif à 12 euros par an pour les jeunes et les plus de 65 ans, le tarif à 85 euros pour les bénéficiaires de l'intervention majorée, la gratuité pour les bénéficiaires du revenu d'intégration ou encore la gratuité pour les accompagnants de personne handicapée. Nous voulons conserver ces publics cibles. Or, la difficulté d'étendre ces tarifs à la zone Brupass XL vient de ce que les conditions pour y avoir droit sont différentes dans chaque Région.

En outre, le nombre de taux préférentiels varie fortement, et les implications budgétaires varient donc considérablement d'une Région à l'autre. Lors des conférences interministérielles, outre l'élargissement de la zone d'intégration tarifaire, nous demandons aux opérateurs de faire une priorité de l'application des tarifs préférentiels pour les billets intégrés Brupass et Brupass XL.

<sup>1159</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*La difficulté réside dans les différences de tarifs, mais aussi dans la compensation de la perte de revenus due aux tarifs préférentiels. Nous avons demandé que cette question soit traitée*

stappen in dat proces is de start van Floya, die deze week plaatsvond. Daarin worden private spelers mee opgenomen. Er is nog geen sprake van een geïntegreerd tarief, maar alle betalingen kunnen wel met dezelfde app worden uitgevoerd. Dat is sterk bevorderlijk voor het gebruiksgemak.

*(verder in het Frans)*

*Met het oog op de uitbreiding van het toepassingsgebied van het eenheidstarief hebben de vier ministers van Mobiliteit de vier operatoren gevraagd om hun onderzoek voort te zetten en de volgende stappen vast te leggen. Ik verwacht de resultaten dit najaar.*

*Op de interministeriële conferentie Mobiliteit van 7 februari 2023 hebben we besloten om samen te werken aan de invoering van een geïntegreerd vervoerbewijs tegen een betaalbare prijs voor het openbaar vervoer in België.*

*De verschillende beleidsniveaus zullen in overleg met de openbaarvervoermaatschappijen blijven zoeken naar de geschikteste oplossingen voor de reizigers in het hele land. Dat is echter niet evident aangezien het beleid en de budgetten per gewest verschillen.*

*Zo heeft het Brussels Gewest heel wat voorkeurtarieven voor uiteenlopende doelgroepen en die willen we behouden. De criteria van de voorkeurtarieven zijn echter anders in elk gewest en dat vormt het grootste struikelblok om de Brupass XL-zone uit te breiden.*

*Ook de kortingen die toegekend worden aan de doelgroepen, lopen sterk uiteen per gewest. Een gelijktrekking heeft bijgevolg een heel andere budgettaire impact voor elk gewest.*

*Tijdens het interministerieel overleg dring ik er telkens op aan dat de operatoren prioritair werk maken van voorkeurtarieven voor Brupass en Brupass XL.*

*(verder in het Nederlands)*

Er is de komende weken en maanden dus nog veel werk aan de winkel. De moeilijkheid is niet alleen dat er verschillende tarieven bestaan, maar ook dat het verlies van inkomsten als

*en priorité et nous attendons une étude qui devrait fournir davantage d'informations.*

*La discussion est particulièrement complexe dans un contexte où quatre entreprises de transport dépendant de quatre gouvernements coexistent.*

*Ce n'est pas un plaidoyer en faveur d'une fédéralisation de la mobilité, mais nous devons prendre conscience des inconvénients d'une régionalisation.*

<sup>1161</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'entends que des contacts ont lieu entre les ministres compétents et les opérateurs concernant l'élargissement de la zone actuelle du Brupass XL. Je suis impatient d'en connaître les conclusions.

Par contre, je reste sur ma faim s'agissant de l'attractivité du Brupass XL. En effet, je rappelle qu'il coûte 840 euros par an, ce qui est quasiment inaccessible pour certains publics de la Région bruxelloise et de sa périphérie. Je pense notamment aux classes moyennes dont les revenus sont déjà limités. L'employeur n'offre pas toujours ce service.

De manière générale, le problème est plus profond. En effet, un système tarifaire attractif en Belgique devrait être géré par une structure autre que les opérateurs eux-mêmes. Or cela constituerait un risque majeur pour la situation de monopole de ces derniers, laquelle est indispensable à leur survie. Le fait de ne pas faire progresser l'intégration tarifaire est donc, aussi, une question vitale pour les opérateurs de transports publics, mais même si la situation semble sans issue, une solution doit être trouvée dans l'intérêt des usagers.

Êtes-vous consciente de cette situation ? Ou est-ce que je me trompe ? Qu'envisagez-vous de faire pour sortir de ce cercle vicieux ?

<sup>1163</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je suis convaincue que vous êtes favorable à la progression du dossier et que vous exercez votre pression dans la bonne direction. Mais il faut aussi avoir du répondant de la part des trois autres opérateurs. Ce dossier est complexe, du fait de notre situation institutionnelle. Mais ne nous décourageons pas ! J'espère que ces négociations aboutiront favorablement et que ces efforts seront poursuivis pendant la prochaine législature.

<sup>1165</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit d'un bon exemple pour illustrer l'activation des zones métropolitaines et des structures qui ont été convenues, afin de disposer d'une base de discussion et d'un levier permettant d'agir.

gevolg van voorkeurtarieven gecompenseerd moet worden. Dat is een complexe kwestie. Wij hebben gevraagd om daar voorrang aan te geven en we verwachten binnenkort ook een studie die meer informatie moet opleveren.

Meerderheid en oppositie zijn het er gelukkig over eens dat er werk van moet worden gemaakt. Bijgevolg moet de integratie enkel nog in de praktijk worden gebracht, maar dat moet wel gebeuren in een context met vier verschillende openbaarvervoersbedrijven, die afhangen van vier verschillende overheden met eigen politieke keuzes en eigen budgetten. Dat maakt de discussie bijzonder ingewikkeld.

Dit is geen pleidooi om mobiliteit opnieuw te federaliseren, maar we moeten wel beseffen dat er ook nadelen verbonden kunnen zijn aan een regionalisering.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de resultaten van het onderzoek betreffende de uitbreiding van de Brupass XL-zone.*

*Ik betreur echter dat u niets zegt over het aantrekkelijker maken van Brupass XL-abonnementen. Voor velen zijn die nu nog te duur.*

*De kern van het probleem is dat een aantrekkelijk tarief voor heel België beheerd zou moeten worden door een andere instelling dan de operatoren zelf. Daardoor zou hun monopolie in het gedrang komen. Toch moet er een oplossing gevonden worden in het belang van de reizigers.*

*Hoe denkt u die vicieuze cirkel te doorbreken?*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Door de institutionele structuur van ons land is dit een lastige kwestie. Ik kan u enkel aanmoedigen om de moed niet te laten zakken en druk op de ketel te houden.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dit dossier toont aan dat het belangrijk is om de afgesproken structuren op metropolitane schaal op te zetten.*

*In België hebben de openbaarvervoermaatschappijen inderdaad een monopolie in hun zone, anders dan in pakweg Londen. Ze*

L'enjeu des monopoles entre-t-il en ligne de compte ? Évidemment, chaque opérateur de transports en commun détient un monopole sur sa zone. Si l'on s'oriente vers un modèle tel qu'à Londres, par exemple, avec plusieurs opérateurs et des tarifs différents, la difficulté augmente.

Il est complexe de faire en sorte que tous les opérateurs, qui connaissent des situations budgétaires difficiles parce qu'aucun gouvernement ne leur a donné trop d'argent, soient satisfaits des résultats obtenus. Il est essentiel de veiller à ce que leurs revenus soient garantis. Aucun opérateur de transports en commun ne peut se permettre d'être perdant dans un éventuel élargissement, et c'est ce qui rend le calcul d'autant plus difficile.

Je n'ai cependant pas observé de mauvaise volonté parmi les opérateurs. Cet exercice de calcul, effectué par des techniciens, leur incombe effectivement. Nous pouvons quant à nous tous déclarer que nous souhaitons un élargissement, sur le plan politique, mais la réalité qu'il recouvre est complexe et nous entendons les craintes qu'il suscite. La volonté de mener l'exercice est toutefois partagée. Nous pousserons à en faire une priorité.

Peut-être ai-je déjà expliqué en introduction qu'outre l'élargissement des zones, nous travaillons également spécifiquement sur les étudiants ? Le tarif étudiant est prioritaire. Comme vous le dites, ils ne bénéficient pas de prise en charge de leurs titres de transport par un employeur. La période durant laquelle les enfants étudient constitue déjà une phase difficile pour les familles. Nous souhaitons que les enfants aient la possibilité d'étudier. Ce public est donc mis en priorité parmi les groupes cibles.

<sup>1167</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous venez de citer l'exemple de Londres. Je tiens à souligner que l'intégration y est bien plus importante qu'à Bruxelles et en Belgique.

Par ailleurs, vous parlez de monopole et de territoire, et du fait qu'il s'agit d'un service public. Il s'agit en effet d'un service public mais, aujourd'hui, la prise de décision s'opère en général en pensant à sa propre structure, dans une approche de microgestion.

La prochaine étape pourrait être de tendre vers un système plus intégré et davantage tourné vers les clients, même si je ne doute pas que les opérateurs souhaitent offrir le meilleur service à leurs usagers.

- *L'incident est clos.*

<sup>1171</sup> **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

<sup>1171</sup> à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

*moeten ook allemaal op hun budget letten en bijgevolg hun inkomsten veiligstellen, en dat maakt harmonisering zo moeilijk.*

*Dat neemt niet weg dat alle operatoren van goede wil zijn. De politiek verantwoordelijken kunnen wel zeggen dat ze een tariefintegratie willen, maar uiteindelijk moeten de deskundigen van de operatoren de berekeningen maken en een oplossing vinden voor de complexe realiteit.*

*Voorts ben ik er ook van overtuigd dat er een studententarieef moet komen. Die doelgroep is een prioriteit.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *In Londen staat de tariefintegratie wel verder dan bij ons.*

*De Belgische openbaarvervoermaatschappijen zijn overheidsdiensten en zouden dus het algemeen belang moeten nastreven. Hun beslissingen zijn doorgaans echter ingegeven door het belang van de eigen organisatie, ook al twijfel ik er niet aan dat ze een goede dienstverlening willen aanbieden.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

1171 concernant les difficultés rencontrées par les PMR dans le cadre du contrôle par scan-car.

1171 QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN

1171 concernant l'ordonnance de stationnement et les droits des personnes en situation de handicap, des personnes à mobilité réduite et des aidants proches.

Mme la présidente.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, sa question orale sera lue par M. Martin Casier.

1173 M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le 2 mai 2022, le tribunal de première instance condamnait parking.brussels pour son contrôle du stationnement par scan-cars et les problèmes subis par les détenteurs d'une carte de stationnement pour personnes handicapée. Le 1er juillet 2022, le Parlement adoptait le projet d'ordonnance réformant la politique de stationnement et visant notamment, selon parking.brussels et le gouvernement, à répondre aux griefs repris dans le jugement.

Le dispositif engendrant des démarches supplémentaires pour les détenteurs de carte de stationnement « handicapé », nous, députés, avons demandé que l'entrée en vigueur de l'article 19 § 2 al. 2 à 10 soit reportée de six mois après la publication de l'ordonnance au Moniteur belge, prolongeable de quatre mois par le gouvernement, soit jusqu'au 8 juillet au plus tard, ce qui a été fait. Entre-temps, une concertation avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et Unia était prévue pour adapter le système aux besoins des personnes à mobilité réduite. En échange, Unia et le Cawab se sont engagés, pour être constructifs, à ne pas signifier le jugement et à ne pas tenter de recours devant la Cour constitutionnelle contre l'ordonnance votée en juillet.

Pour rappel, le dispositif adopté oblige le détenteur d'une carte de stationnement « handicapé », d'une part, d'apposer ladite carte contre son pare-brise et, d'autre part, d'inscrire la plaque d'immatriculation du véhicule sur une liste blanche ou, en cas d'inscription ponctuelle, via l'horodateur, le site de parking.brussels, l'application 4411 ou par SMS.

Le 7 mars 2023, je vous interrogeais sur les actions entreprises pour faciliter les démarches des personnes handicapées et leur éviter des démarches supplémentaires. Vous me répondiez que les discussions avec le Cawab étaient appelées à se poursuivre pour « mieux cerner les inquiétudes et les besoins des personnes en situation de handicap afin d'offrir un service accessible et de qualité ». Vous évoquiez alors les actions entreprises - campagnes d'information, distribution de pochettes, ... - et précisiez avoir reporté de quatre mois supplémentaires l'entrée en vigueur du dispositif pour vous assurer que les différents outils mis à disposition des PMR répondent bien à leurs besoins. Or, force est de constater que ce n'est pas le cas.

1175 À la mi-juin, j'apprenais que parking.brussels et votre cabinet avaient signifié au Cawab que, dès le 8 juillet, le dispositif

betreffende de moeilijkheden die minder mobiele mensen ondervinden na controles door scancars.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

betreffende de parkeerordonnantie en de rechten van minder mobiele mensen en hun mantelzorgers.

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban wordt de mondelinge vraag door de heer Martin Casier voorgelezen.

*De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- In mei 2022 werd parking.brussels veroordeeld voor de problemen die houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap ondervinden door parkeercontroles met scancars. In juli 2022 keurde het parlement een ontwerp van ordonnantie goed om tegemoet te komen aan de juridische bezwaren.*

*De inwerkingtreding van een aantal artikelen werd uitgesteld tot uiterlijk 8 juli om houders van een dergelijke vrijstellingskaart de tijd te geven om de nodige administratieve stappen te zetten. Ondertussen zou er ook overleg plaatsvinden met het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) en Unia, die zich er in ruil toe verbonden het vonnis niet te betekenen en geen beroep aan te tekenen tegen de ordonnantie.*

*Volgens de overeengekomen regeling moeten houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap die kaart aanbrengen op hun voorruit en hun nummerplaat inschrijven op een witte lijst of, voor een eenmalige inschrijving, via een parkeerautomaat, de website van parking.brussels, de app 4411 of per sms.*

*In maart 2023 gaf u aan dat de gesprekken met Cawab voortgezet werden om een toegankelijke en degelijke dienstverlening aan personen met een handicap te garanderen. Ik stel echter vast dat daar geen sprake van is.*

*Midden juni vernam ik dat parking.brussels en uw kabinet Cawab hadden laten weten dat de regeling vanaf 8 juli*

de l'ordonnance tel que voté serait effectif. Il n'y aura donc aucune modification pour lui faciliter la vie et le non-respect du dispositif sera sanctionné. Je ne peux que constater que la Région a joué la montre et a fait fi de la concertation prévue. Il s'agit à mon sens d'un manque total de correction face à des interlocuteurs qui se sont engagés à ne pas signifier leur jugement condamnant parking.brussels et à ne pas tenter de recours contre le dispositif de l'ordonnance.

Aujourd'hui, le Cawab se sent, à juste titre, complètement floué. Ce n'est ni acceptable, ni conforme à l'intention du législateur lorsqu'il a adopté cet amendement au Parlement. Par ailleurs, plusieurs points posent encore un problème. Ainsi, les listes blanches de parking.brussels, de la Ville de Bruxelles et d'Uccle ne sont pas encore uniformisées. Même si un système uniforme pour toute la Belgique est en cours de discussion, c'est loin d'être gagné. Cela implique des inscriptions multiples pour les personnes en situation de handicap. Quant aux modalités d'inscription ponctuelle, elles ne sont pas non plus uniformisées à Bruxelles.

Par ailleurs, il n'est plus possible d'inscrire plusieurs véhicules pour une même carte « handicapé ». C'est pourtant utile lorsqu'une personne en situation de handicap ne dispose pas elle-même d'un véhicule. En effet, alors que l'ordonnance oblige la personne handicapée à apposer sa carte de stationnement derrière le pare-brise, la scan-car se limite aujourd'hui à valider le stationnement dès lors que la plaque est reconnue par le système.

Cette obligation d'affichage de la carte n'aurait donc plus de raison d'être. Or, elle pourrait garder tout son intérêt si parking.brussels ne se focalisait pas uniquement sur la rentabilité du contrôle. Les personnes handicapées pourraient très bien inscrire plusieurs véhicules, à charge pour l'agence d'identifier, lors du contrôle, les plaques liées à une carte « handicapé » et de vérifier, sur la base des photos prises par la scan-car, si la carte est bien apposée derrière le pare-brise. Cela permettrait d'éviter tout abus.

Que répondez-vous au Cawab qui se sent aujourd'hui complètement floué, vu l'absence de concertation constructive sur les alternatives acceptables au dispositif de l'ordonnance ? Comment rétablir la confiance, alors que le collectif attendait bien davantage de la concertation ?

Quel est l'intérêt de continuer à obliger la personne en situation de handicap à apposer sa carte de stationnement derrière le pare-brise, si cela n'est plus contrôlé ? D'une part, la seule apposition de la carte ne suffit plus à bénéficier de la gratuité ; d'autre part, parking.brussels ne contrôle plus cette carte dès lors qu'une seule plaque d'immatriculation est encodée dans la liste blanche.

Il est certes possible d'en encoder une autre, mais chaque nouvel encodage écrase la plaque précédemment inscrite. Dans ce cadre, ne pourrait-on pas rétablir le droit des personnes en situation de handicap à inscrire plusieurs plaques d'immatriculation, en assortissant le contrôle de ces plaques d'une vérification de la

*ongewijzigd in werking zou treden. De regering heeft dus tijdgerekt en haar gesprekspartners voor voldongen feiten geplaatst. Die kunnen nu geen beroep meer aantekenen.*

*Cawab voelt zich nu terecht bedrogen. Bovendien strookt die handelswijze niet met de intentie van het amendement van de wetgever.*

*Daarnaast zijn er nog andere tekortkomingen. Zo moeten personen met een handicap zich op verschillende lijsten inschrijven omdat die nog steeds niet samengevoegd zijn.*

*Het is ook niet langer mogelijk om meerdere voertuigen in te schrijven op naam van een persoon, terwijl dat soms noodzakelijk is voor mensen met een handicap zonder eigen wagen. Technisch gezien is dat perfect mogelijk als parking.brussels niet alleen rekening zou houden met de rentabiliteit van zijn parkeercontroles.*

*Waarom was er geen ruimte voor constructief overleg met Cawab over mogelijke alternatieven voor de regeling in de ordonnantie? Hoe wilt u het vertrouwen herstellen?*

*Waarom zijn personen met een handicap nog steeds verplicht om een parkeerkaart achter de voorruit van hun wagen te leggen als dat toch niet meer gecontroleerd wordt?*

*Is het niet beter om het opnieuw mogelijk te maken om meerdere voertuigen te registreren en fysiek te laten controleren of er een kaart achter de voorruit ligt?*

*Hoe kan worden voorkomen dat personen met een handicap zich op meerdere lijsten moeten inschrijven? Wanneer zal het systeem volledig eenvormig gemaakt zijn?*

carte physique apposée derrière le pare-brise ? Cette piste mérite d'être creusée et mise en œuvre.

Enfin, qu'en est-il des mesures prises pour éviter aux personnes en situation de handicap de devoir effectuer des inscriptions multiples sur les différentes listes blanches ? Qu'en est-il des échanges d'informations entre les gestionnaires de ces listes ? Quand le système sera-t-il totalement uniformisé ?

<sup>1177</sup> **M. Martin Casier (PS).**- Selon l'article 19 de l'ordonnance bruxelloise du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement, dont la mise en application avait été reportée au 8 juillet dernier, la gratuité du stationnement pour les personnes en situation de handicap sera désormais conditionnée à un enregistrement numérique en Région de Bruxelles-Capitale.

Cette remise en cause du droit au stationnement gratuit pour les personnes en situation de handicap a été vivement dénoncée par des associations de terrain, à l'instar de l'ASBL Autonomia, et par Unia. Or, les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite (PMR) et celles qui les accompagnent ne pourront plus se contenter d'apposer la carte de stationnement sous le pare-brise de leur voiture pour bénéficier légalement de la gratuité.

Toutes ces personnes sont à présent tenues d'entamer des démarches d'enregistrement supplémentaires afin d'éviter de devoir payer une redevance pour un emplacement, dont la gratuité était autrefois garantie avec la carte de stationnement. Les démarches administratives qui sont demandées à ces publics sont non seulement fastidieuses et inutiles, mais elles sont surtout particulièrement injustes. Les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite et les aidants proches devront enregistrer la plaque d'immatriculation de leur véhicule sur une liste numérique de véhicules exemptés auprès de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles devraient ensuite obtenir un ticket gratuit par session de stationnement depuis un horodateur ou un autre moyen numérique fourni par l'Agence du stationnement.

Dès lors que les droits des personnes en situation de handicap, des personnes à mobilité réduite et de leurs accompagnants semblent bafoués, M. Ikazban souhaiterait vous poser les questions suivantes.

Tous les outils techniques permettant la délivrance des tickets gratuits et l'harmonisation des dispositifs entre les différentes communes sont-ils prêts ?

Comment seront informés les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite et les aidants proches de leurs nouvelles obligations ?

De quel recours disposent les personnes qui n'auraient pas effectué les démarches d'enregistrement numérique pour diverses raisons ?

**De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- Volgens de ordonnantie van 6 juli 2022 moeten personen met een handicap hun nummerplaat digitaal registreren als ze gratis willen parkeren in het Brussels Gewest. Het volstaat dus niet langer om een vrijstellingskaart achter de voorruit te leggen.

*Daarop kwam veel kritiek van verenigingen zoals Autonomia en Unia, want dat betekent dat alle betrokkenen bijkomende administratieve stappen moeten zetten om geen parkeerboetes te krijgen. Dat is niet alleen vervelend, maar ook onrechtvaardig.*

*Zijn alle technische instrumenten klaar om die parkeerregeling voor personen met een vrijstellingskaart in alle gemeenten op dezelfde manier uit te voeren?*

*Hoe zullen de betrokkenen op de hoogte gebracht worden van de nieuwe verplichtingen?*

*Over welke beroepsmogelijkheden beschikken personen die, om uiteenlopende redenen, hun voertuig niet digitaal hebben geregistreerd?*

*Hoe wordt het recht op gratis parkeren voor personen met een handicap gegarandeerd, bijvoorbeeld als de parkeerautomaat stuk is?*

*Hoe ziet de regeling eruit voor personen die in twee aangrenzende gemeenten parkeren?*

*Het gewest ging kaarthouders ter beschikking stellen die mensen op hun voorruit kunnen aanbrengen. Hoe staat het daarmee?*

*Hoe reageerden de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op de nieuwe ordonnantie?*

Qu'est-ce qui garantit l'effectivité du stationnement gratuit pour les personnes handicapées lorsque la borne est défectueuse ?

Qu'est-il prévu lorsque l'on stationne entre deux communes limitrophes ?

Qu'en est-il de la campagne régionale qui prévoyait la distribution de porte-cartes PMR sur le pare-brise ?

Comment ont réagi le Conseil bruxellois des personnes handicapées et la section PMR de la Commission régionale de la mobilité à la suite de la publication de certains éléments de cette nouvelle ordonnance ?

<sup>1179</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La thématique nous concerne tous et vos préoccupations sont légitimes. Chacun a le droit de se déplacer en toute liberté quand et où il le souhaite, à condition de ne pas entraver la liberté de circulation des autres. Les personnes à mobilité réduite (PMR) ont les mêmes droits que vous et moi. Or, notre ville ne sera pas accessible ou accueillante pour tous et toutes tant que des obstacles et empêchements persistent pour les PMR. Je suis très consciente que notre travail est loin d'être achevé. Tous les jours, nous œuvrons à améliorer l'accessibilité des trottoirs et des transports publics, ainsi que le stationnement.

Nous avons beaucoup travaillé sur ce dossier des scan-cars, car nous souhaitons proposer un maximum d'adaptations valables sur le plan juridique et correspondant à la réalité, pour que l'impact sur les PMR soit le plus faible possible. Nous souhaitons en fait que celles-ci puissent recourir le plus possible à leur droit au stationnement gratuit.

Par l'article 19 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (ordonnance « Stationnement »), le gouvernement a marqué son souhait de maintenir les facilités que la Région de Bruxelles-Capitale octroie aux personnes porteuses d'une carte de stationnement pour handicapés.

Partout en Belgique, les personnes porteuses de cette carte peuvent actuellement se garer gratuitement sur des emplacements réservés à leur usage. Concernant les autres emplacements de stationnement non réservés, les facilités diffèrent partout en Belgique, de commune en commune.

Cet article 19 vise à permettre à ces personnes de bénéficier également du stationnement gratuit sur l'ensemble des places de stationnement en voirie de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'exception des emplacements réservés à des usages ou usagers spécifiques (bus, taxis, etc.). Comme le stationnement sur ces emplacements est contrôlé pour assurer la rotation, ce droit au stationnement gratuit dans l'ensemble de la Région pour les personnes handicapées est conditionné par le fait de pouvoir effectuer le contrôle adéquat de l'ensemble du stationnement.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Personen met een beperkte mobiliteit hebben evenveel recht als iedereen om zich vrij te verplaatsen. Ik besef echter dat zij nog steeds geconfronteerd worden met allerlei hindernissen en dat wij als overheid nog werk aan de winkel hebben om mobiliteit voor hen toegankelijker te maken.*

*Daarom hebben we naarstig gezocht naar mogelijke aanpassingen om ervoor te zorgen dat personen met een handicap zo weinig mogelijk hinder ondervinden door de scan-cars.*

*In artikel 19 van de ordonnantie van 6 juli 2022 heeft de regering te kennen gegeven dat ze de tegemoetkomingen wil behouden die het gewest toekent aan houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap.*

*Overal in België kunnen houders van een dergelijke kaart gratis parkeren op de daartoe voorbehouden parkeerplekken. Voor de niet specifiek voorbehouden parkeerplaatsen verschillen de regels per gemeente.*

*Artikel 19 strekt er ook toe om houders van zulke kaarten toe te staan om gratis te parkeren op alle parkeerplekken in het Brussels Gewest, met uitzondering van plekken voor bussen, taxi's en dergelijke. Dat kan echter enkel functioneren in combinatie met gepaste controles.*

*Om die voorwaarden te creëren, hebben we een zo volledig mogelijk aanbod uitgewerkt om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de terechte bezorgdheid van de gehandicaptensector. Het is van essentieel belang dat we permanent blijven streven naar een verbetering van de processen om het voor personen met een beperkte mobiliteit zo eenvoudig mogelijk te maken om hun recht op gratis parkeren uit te oefenen.*

*Voorts is de vrijstellingskaart voor personen met een handicap niet gebonden aan een voertuig, maar aan een persoon.*

Pour mettre ces conditions en place, nous avons veillé à proposer l'offre la plus complète possible afin de répondre au mieux aux écueils et craintes bien légitimes exprimés par le secteur, et notamment le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), que ce soit au sein de la section PMR de la Commission régionale de la mobilité (CRM), mais également lors de discussions directes entre le Cawab, parking.brussels et mon cabinet. Il est primordial de continuer à améliorer les processus qui permettent aux PMR de bénéficier le plus facilement possible de leur droit au stationnement gratuit.

Concernant l'obligation d'apposer la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap même en cas d'inscription du véhicule sur la liste blanche, étant donné que cette carte est associée à une personne et non à un véhicule, cette dernière doit toujours accompagner la personne détentrice de la carte PMR. Les facilités offertes par l'article 19 sont ainsi associées à la personne titulaire de la carte pour handicapés et non à son véhicule. Si la personne porteuse de cette carte utilise principalement le même véhicule, elle peut lier celui-ci à la carte pour ne pas devoir se signaler à chaque fois qu'elle l'utilise.

<sup>1181</sup> Néanmoins, elle doit toujours apposer la carte de stationnement pour montrer qu'elle est bien présente dans le véhicule. Je précise que la scan-car supprime automatiquement les amendes en cas de présence sur la liste blanche. Cela vaut pour les contrôles pédestres qui sont toujours pratiqués par parking.brussels pour vérifier l'apposition de ladite carte de stationnement PMR.

Les dispositions permettent également à la personne porteuse d'un handicap de se faire transporter occasionnellement dans le véhicule d'un tiers et de préenregistrer ce dernier de façon temporaire par le biais d'un horodateur, d'une application, d'un SMS ou d'un appel. Nous travaillons avec parking.brussels sur la possibilité d'enregistrer plusieurs véhicules.

Pour ce qui est des communes gérant le stationnement sur leur territoire, des échanges sont en cours avec celles qui utilisent la scan-car sans délégation avec parking.brussels pour le partage de la liste blanche.

La Ville de Bruxelles et parking.brussels utilisent le même logiciel (BeMobile) et, donc, la même base de données. Pour Uccle, la situation est plus compliquée, car parking.brussels et cette commune n'utilisent pas le même logiciel pour les cartes de dérogation. Une convention entre Uccle et parking.brussels visant à encadrer un échange structurel de données à travers Sharepoint a été établie, et le conseil communal a voté l'adhésion à cette convention en juin dernier. Cela permettra à l'agence et à la commune de partager leurs listes respectives des immatriculations de véhicules utilisés par des personnes handicapées et préenregistrées dans la liste blanche, et cela, en respectant la protection des données personnelles.

Des réflexions sont par ailleurs en cours au niveau fédéral sur une numérisation de la carte de stationnement pour les personnes handicapées. Dès que cette évolution sera en place, elle facilitera fortement le processus de vérification du droit de stationnement

*Personen met een handicap moeten dus een kaart achter de voorruit leggen om aan te tonen dat ze gebruikmaken van het voertuig. Er zijn immers nog steeds fysieke controles door medewerkers van parking.brussels. De boetes van scancars worden overigens automatisch geschrapt als een nummerplaat op de witte lijst staat.*

*De regeling houdt ook rekening met het feit dat personen met een handicap zich soms laten vervoeren door een ander voertuig. Dat kan dan tijdelijk geregistreerd worden via een parkeerautomaat, een app, een sms of een telefoontje. Samen met parking.brussels bekijken we ook de mogelijkheid om meerdere voertuigen te registreren.*

*Voorts hebben niet alle gemeenten hun parkeerbeleid uitbesteed aan parking.brussels. Met die gemeenten wordt er informatie uitgewisseld om tot een gedeelde lijst te komen.*

*De stad Brussel en parking.brussels gebruiken dezelfde software en bijgevolg dezelfde gegevensbank. De gemeente Ukkel gebruikt echter een andere software voor haar vrijstellingskaarten. Daarom hebben de gemeente en parking.brussels een overeenkomst voor gegevensuitwisseling via Sharepoint gesloten.*

*De federale overheid overweegt de invoering van een digitale parkeerkaart voor personen met een handicap. Zo zou er een federale witte lijst opgesteld worden, wat de controle aanzienlijk zou vergemakkelijken.*

des PMR et permettra la constitution d'une liste blanche fédérale et d'un droit temporaire de stationnement sur l'ensemble du pays.

<sup>1183</sup> Je sais que Mme Lalieux y travaille. J'espère qu'elle trouvera les outils techniques pour ce faire au plus vite.

Concernant les outils techniques bruxellois, nous nous sommes assurés que les différentes options pour bénéficier de la gratuité sont pleinement opérationnelles avant l'entrée en vigueur de l'article 19. Cela nous a conduits à retarder celle-ci de quatre mois, ce que permettait l'ordonnance. La plupart des options étaient néanmoins déjà opérationnelles auparavant.

Actuellement, l'ensemble des solutions de droits numériques mises en place par parking.brussels sont opérationnelles. La liste permanente des véhicules personnels des bénéficiaires de la carte « handicapé » compte plus de 10.000 inscriptions, les horodateurs gérés par parking.brussels sont tous adaptés, et l'application et les SMS sont activés.

Une campagne de communication ciblée a été développée et est toujours en cours. Considérant que le handicap relève de la vie privée et donc du règlement général sur la protection des données, parking.brussels ne pouvait directement contacter les personnes concernées. L'agence a ainsi mené une vaste campagne de communication en deux temps à destination de l'ensemble des associations concernées mentionnées sur le site du SPF Sécurité sociale, les priant de relayer l'information vers leurs membres.

Les dix-neuf communes ont également été contactées et invitées à reprendre cette information dans leurs médias, tout comme les hôpitaux en Région bruxelloise et dans les deux provinces de Brabant. Les kits de communication envoyés comprenaient un communiqué didactique, des dépliants, des affiches et des porte-cartes. Une campagne médiatique a aussi été menée, relayée par l'ensemble des médias bruxellois. En outre, une campagne d'un mois sur les réseaux sociaux a suscité un grand nombre de réactions positives de la part du public concerné.

Toucher les publics cibles demeure un enjeu majeur sur lequel nous allons continuer à travailler.

Au sujet des recours s'offrant aux personnes qui n'auraient pas, pour diverses raisons, effectué les démarches d'enregistrement numérique, une tolérance est prévue pour les constatations de non-respect des conditions de l'article 19, avec une facilitation à la contestation grâce à l'utilisation d'un canal privilégié réservé aux personnes à mobilité réduite.

Nous avons demandé à l'agence d'être tolérante et d'annuler l'amende en cas de contestation pour une redevance délivrée à un véhicule utilisé pour le transport d'une personne handicapée. Un courrier d'information est par ailleurs envoyé à ces personnes afin de les informer de l'obligation d'avoir recours au préenregistrement pour bénéficier de la gratuité.

*Om ervoor te zorgen dat alle technische instrumenten om gratis te parkeren in Brussel beschikbaar zijn voor personen met een handicap, hebben we de inwerkingtreding van artikel 19 van de ordonnantie met vier maanden uitgesteld.*

*Alle oplossingen voor digitale rechten van parking.brussels zijn momenteel operationeel. Er zijn al meer dan 10.000 voertuigen ingeschreven op de permanente lijst.*

*Om privacyredenen kon parking.brussels de houders van een kaart voor personen met een handicap niet rechtstreeks contacteren. Daarom werd er een uitgebreide communicatiecampagne op touw gezet die in twee fasen verloopt. Daarbij worden de verenigingen van de sector die vermeld staan op de website van de FOD Sociale Zekerheid, gevraagd om de informatie onder hun leden te verspreiden. Ook de Brusselse gemeenten en ziekenhuizen werden benaderd, net als de ziekenhuizen in Waals- en Vlaams-Brabant. Voorts werd de informatie ook verspreid via alle Brusselse media en via sociale media. Op de campagne via sociale media kwamen er overigens veel positieve reacties van de doelgroep.*

*Voor wie, om welke reden dan ook, zijn voertuig nog niet digitaal geregistreerd heeft, is er een tolerantieperiode ingebouwd. Via een specifiek kanaal kunnen personen met een beperkte mobiliteit een vastgestelde overtreding van artikel 19 betwisten. Ik heb parking.brussels gevraagd om boetes te schrappen waarvoor het een bezwaarschrift ontvangt als het gaat om een voertuig dat gebruikt wordt om een persoon met een handicap te vervoeren. Er wordt dan een brief gestuurd waarin uitgelegd wordt dat de voertuigen vooraf geregistreerd moeten worden. Het aantal bezwaarschriften neemt overigens behoorlijk af.*

Notez que les contestations enregistrées sont en baisse significative. Nous suivons cela de près.

1185 En cas d'horodateur défectueux, le Code de la route prévoit que lorsque le parcmètre ou l'horodateur est hors d'usage, le disque de stationnement doit être employé. Les personnes porteuses de la carte de stationnement « handicapé » disposant d'une exemption concernant la durée maximale de stationnement peuvent se contenter d'apposer la carte de stationnement pour personnes handicapées sans disque bleu de stationnement tel que prévu par l'ordonnance.

En cas de stationnement entre deux communes limitrophes, les accords de réciprocité s'appliquent comme pour tous les usagers.

En ce qui concerne spécifiquement les personnes à mobilité réduite, les modalités numériques permettant de bénéficier de la gratuité sont harmonisées par parking.brussels pour toutes les communes délégantes. Les communes effectuant un contrôle par véhicule scanneur, mais n'opérant pas avec parking.brussels, peuvent prévoir des modalités numériques spécifiques à travers leur règlement de redevance communal. Elles sont toutefois encouragées à prévoir les mêmes modalités que parking.brussels, afin de faciliter l'accès au droit à la gratuité pour les détenteurs de cartes PMR. Nous vous informons que plusieurs réunions ont déjà eu lieu avec ces communes pour la mise en place de mesures communes et harmonisées. Il ne s'agit pas d'un espoir mais d'une volonté de notre part.

Je sais que des inquiétudes subsistent. Mon cabinet suit ce dossier de près et essaie de trouver des réponses équilibrées aux questions posées. Je sais que le Cawab et Unia ont réagi et je les remercie de l'énergie qu'ils insufflent dans ce dossier. Je suis consciente de l'importance que revêt ce dernier pour eux, tant en Région bruxelloise qu'ailleurs en Belgique.

J'espère avoir répondu à vos questions et ne doute pas que nous reviendrons sur cette thématique tant que des questions resteront ouvertes.

1187 **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - À la fin de votre intervention, vous avez remercié Unia et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) de l'énergie qu'ils insufflent dans ce dossier. Ils ne devraient pas mettre autant d'énergie dans ce dossier, car parking.brussels est un service public et les pouvoirs publics doivent veiller à ce que les actes posés soient conformes aux normes en vigueur, dont la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées fait partie.

Aujourd'hui, nous faisons le constat interpellant que le système mis en place facilite davantage la vie de parking.brussels que celle des personnes en situation de handicap. Les dix mois de report de la mise en œuvre du dispositif n'ont malheureusement pas permis d'améliorer significativement la situation. Vous dites être consciente de la persistance d'obstacles pour les personnes en situation de handicap. Si c'est compréhensible pour une station de métro construite il y a quarante ans, ce l'est moins pour un système instauré il y a un an. Ce type de situation crée de la

*Voorts bepaalt de Wegcode dat mensen een parkeerschijf moeten gebruiken als een parkeerautomaat niet werkt. Voor houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap volstaat het dat ze die achter hun voorruit leggen, zoals bepaald in de ordonnantie.*

*Voor aangrenzende gemeenten gelden de wederkerigheidsovereenkomsten, net als voor andere gebruikers. Voor de gemeenten die aangesloten zijn bij parking.brussels, is alles geharmoniseerd voor personen met een beperkte mobiliteit. De niet-aangesloten gemeenten die gebruikmaken van scancars, kunnen specifieke digitale voorwaarden opnemen in hun gemeentelijk retributiereglement. Ze worden wel aangemoedigd om die zoveel mogelijk af te stemmen op de voorwaarden van parking.brussels om het eenvoudiger te maken voor personen met een beperkte mobiliteit.*

*Ik weet dat er nog steeds enige bezorgdheid heerst en mijn kabinet probeert zo evenwichtig mogelijk te antwoorden op de vele vragen. Ik dank ook Cawab en Unia voor de energie die ze in dit dossier steken.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Als parking.brussels zijn openbare opdracht naar behoren zou vervullen, zouden Unia en Cawab niet zoveel energie in dit dossier hoeven te steken. Het ingevoerde systeem vergemakkelijkt eerder het werk van parking.brussels dan het leven van personen met een handicap. Het uitstel van de inwerkingtreding heeft ook geen verbetering gebracht op dat vlak.*

*U geeft toe dat er nog allerlei hindernissen zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Het is dan ook onbegrijpelijk dat u een regeling invoert die daar nog een schepje bovenop doet. Daarmee voedt u het wantrouwen in de politiek.*

*U beweert dat parking.brussels zich tolerant opstelt en boetes automatisch schrapt van voertuigen die op de witte lijst staan. Ik heb echter weet van gevallen waarbij parking.brussels de boetes*

méfiance et creuse encore le fossé entre le citoyen et le monde politique.

Vous expliquez aussi dans votre réponse que parking.brussels fait preuve d'une certaine tolérance en annulant d'office les redevances pour les véhicules inscrits sur la liste blanche. Il arrive toutefois que parking.brussels refuse certaines contestations sous prétexte que rien dans le dispositif de l'ordonnance ne permet d'annuler la redevance.

Pour ce qui est des inscriptions multiples, il n'y a pas de raison objective justifiant de ne pas donner suite à cette demande, hormis les objectifs de rentabilité de parking.brussels. Dès lors que le contrôle est double, via la liste blanche et la carte apposée derrière le pare-brise, c'est tout à fait possible. J'espère dès lors que cette option sera prochainement accessible pour les personnes qui en ont besoin.

1189 **M. Martin Casier (PS).**- Merci pour cette réponse longue et complète. M. Ikazban reviendra certainement vers vous s'il a des questions complémentaires.

1191 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vais réaliser le contrôle et le suivi des remarques émises par M. Loewenstein.

- *Les incidents sont clos.*

1195 **QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER**

1195 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1195 **concernant l'avancée du projet de réaménagement de l'avenue Charles-Quint.**

1197 **M. Martin Casier (PS).**- Avec 40.000 véhicules en heure de pointe au niveau de la basilique de Koekelberg, l'avenue Charles-Quint est l'une des artères magistrales d'accès de notre capitale. Pourtant, sur cet axe, parmi les plus pollués de Bruxelles, vivent quelque 3.000 habitants sur les plus de 25.000 que compte la commune de Ganshoren. Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint doit donc continuer de retenir toute notre attention.

Ce projet de réaménagement a pour but de redynamiser cette artère importante de la capitale afin de rendre l'espace public plus agréable pour les piétons, de faciliter l'accès aux commerces et de rendre ces derniers plus attractifs, d'améliorer les performances des transports publics, d'augmenter la perméabilité des sols en maximisant l'espace végétal et de recréer du lien entre les deux côtés de l'avenue en sécurisant et en facilitant les traversées au niveau des carrefours. Il suffit de circuler, en voiture, à vélo ou à pied, sur cette avenue pour se rendre compte que son état actuel n'est pas satisfaisant, loin de là.

*niet schrappt onder het voorwendsel dat de ordonnantie daar niet in voorziet.*

*Ten slotte hoop ik dat het snel mogelijk wordt om meerdere voertuigen te registreren.*

**De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *De heer Ikazban komt hier ongetwijfeld op terug als hij bijkomende vragen heeft.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zorg voor de nodige follow-up van de opmerkingen van de heer Loewenstein.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER**

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

**betreffende de vooruitgang met betrekking tot het plan van heraanleg van de Keizer Karellaan.**

**De heer Martin Casier (PS)** (in het Frans).- *De Keizer Karellaan is een van de drukste verkeersaders in Brussel met bovendien zo'n 3.000 omwonenden. De heraanleg ervan verdient dus al onze aandacht.*

*Het doel van de herinrichting is de ruimte voor voetgangers en het openbaar vervoer te verbeteren, de handelszaken toegankelijker te maken, de laan te vergroenen enzovoort.*

*Een jaar geleden beantwoordde u vragen over het gebrek aan voortgang in dit dossier. Daarom had ik nu graag een stand van zaken.*

*Hoever staat het met de verschillende studies van begin dit jaar?*

*Wat zijn de resultaten van de burgerinspraak van 2021, en welk vervolg krijgt dat participatietraject?*

Cette artère est particulièrement désagréable à vivre et inadaptée à la ville d'aujourd'hui.

Le 13 septembre 2022, vous avez été interrogée sur ce dossier en commission de la Mobilité. Peu d'avancées semblaient avoir été enregistrées à l'époque. C'est la raison pour laquelle je souhaite refaire le point avec vous et vous poser les questions suivantes.

Où en sont les différentes études annoncées pour le début de l'année 2023 ?

Qu'en est-il de la consultation citoyenne entamée en 2021 ? Quels en sont les résultats et quelle est la suite envisagée du processus participatif ?

La commune de Ganshoren s'est clairement prononcée pour le maintien de deux fois deux bandes de circulation, dont l'une serait destinée aux automobiles et l'autre aux transports en commun et au covoiturage, plus une bande de stationnement de chaque côté, en réduisant la bande centrale pour inclure une piste cyclable sécurisée. Quels sont, à l'heure actuelle, les principaux obstacles à l'avancée de ce réaménagement ?

La qualité de l'air demeurant extrêmement mauvaise sur ce tronçon, quelles pistes de solution sont envisagées afin d'y remédier et d'améliorer la qualité de l'air et, partant, la qualité de vie ?

Le document de Bruxelles Mobilité intitulé « Réaménagement de l'avenue Charles-Quint, options et grandes lignes du projet » mentionnait la réalisation de microsimulations dynamiques du trafic dans le but d'objectiver les incidences des options sur le trafic automobile et sur les performances des lignes de bus, d'orienter les choix des options et d'aider au calibrage fonctionnel des voiries. Quelles sont les conclusions de ces microsimulations dynamiques ?

Le rétrécissement des deux bandes de circulation a-t-il provoqué un report de transit sur les rues adjacentes, notamment sur l'avenue Marie de Hongrie ? Des comptages ont-ils été réalisés ?

Êtes-vous en contact avec la commune de Ganshoren quant à l'avancée de ce projet ? Un comité d'accompagnement a-t-il été créé et, dans l'affirmative, quels en sont les membres ?

<sup>1199</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'avenue Charles-Quint n'est en effet actuellement pas un axe accueillant, en premier lieu pour les riverains. Elle constitue une sorte de mur qui sépare les communes de Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe. Du point de vue de la qualité de vie, cet axe est presque tout à fait dépourvu d'espaces verts et la qualité de l'air y est déplorable, surtout au niveau du Collège du Sacré-Cœur. Cette avenue mérite mieux.

Il s'agit d'un axe de pénétration dans la ville, qui accueille beaucoup de trafic, mais qui n'est pas praticable pour tous les modes actifs et qui manque d'espaces publics de qualité pour les usagers et les riverains. Ces derniers le traversent difficilement. L'avenue doit être pensée comme un boulevard urbain et non

*Hoe vlot de heraanleg van de laan? De gemeente Ganshoren wil twee maal twee rijstroken behouden, waarvan er één is bestemd voor het openbaar vervoer en carpoolers, met een parkeerstrook aan beide kanten en een fietspad.*

*Welke oplossingen zijn er voor de slechte luchtkwaliteit in de omgeving?*

*Wat zijn de resultaten van de dynamische microsimulaties die Brussel Mobiliteit had gepland en die de impact van de herinrichting moesten nagaan?*

*Zijn er in de omliggende straten tellingen uitgevoerd om de gevolgen van de versmalling van de rijstroken te meten?*

*Hebt u contact met de gemeente Ganshoren? Is er een begeleidingscomité en wie zijn de leden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Keizer Karellaan vormt als het ware een muur tussen de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem, en de levenskwaliteit is er laag.*

*De verkeersas is niet geschikt voor actieve vervoerswijzen. De laan moet worden ingericht als een stadsboulevard en niet als een verlenging van de autosnelweg.*

*Daarom heeft het gewest een studiebureau aangesteld dat een kwaliteitsvol plan moet uitwerken van de autosnelweg tot het winkelcentrum Basilix.*

comme une prolongation d'autoroute. Il ne s'agit pas d'une simple connexion entre l'autoroute et le tunnel, mais d'une portion de ville qui traverse des communes qui me sont chères.

Le gouvernement a ainsi demandé à un bureau d'études d'élaborer un projet qualitatif de réaménagement pour améliorer la qualité de vie des riverains et les conditions de déplacement de tout un chacun. Ce projet de grande envergure qui s'étend de l'autoroute E40 au centre commercial Basilix nécessite des études importantes.

Tout au long du processus, un comité d'accompagnement composé des communes de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe, de la STIB, de De Lijn, de la police, des services de Bruxelles Mobilité, d'urban.brussels, du maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale et de Bruxelles Environnement a suivi l'évolution de ces études. Le bureau d'études a, par ailleurs, contacté d'autres parties prenantes, comme les commerçants, parking.brussels et la Région flamande.

Une enquête citoyenne a en outre été menée auprès des usagers en 2021 et le développement du projet tient compte de ses résultats, qui ont été publiés. Les principales préoccupations qui y sont exprimées sont :

- fluidifier le trafic automobile ;
- rendre l'avenue plus esthétique comme par le passé. Beaucoup de gens évoquent notamment l'époque où elle était comparée à l'avenue Louise ;
- faciliter la traversée de l'avenue ;
- sécuriser la zone pour les piétons et les cyclistes.

<sup>1201</sup> Une première expertise préparatoire réalisée par le bureau Stratec a servi de base à l'élaboration du projet ainsi que du cahier des charges d'une étude de mobilité plus large, à l'échelle du quart nord-ouest de la Région, et plus fine au niveau de l'avenue Charles-Quint. Cette deuxième étude a été attribuée aux bureaux d'études Tractebel et Árter. Elle en est à la phase de préparation des plans pour la demande de permis d'urbanisme.

Nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'installer des trottoirs suffisamment larges pour s'y déplacer agréablement et en toute sécurité et profiter des commerces, ainsi qu'une piste cyclable, tout en conservant la fluidité du trafic. Mais il faut encore choisir entre deux fois deux bandes de circulation ou une bande pour les voitures et une autre pour les transports en commun et le covoiturage. La Région bruxelloise souhaitait tester cette deuxième solution, mais, pour l'instant, les plans se concentrent sur la première, même si je reste ouverte au débat. Il y a suffisamment de place pour deux bandes, tout en prévoyant des espaces verts et une piste cyclable, et localement davantage de bandes pour les présélections aux carrefours.

*Het begeleidingscomité bestaat uit de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem, de MIVB, De Lijn, de politie, Brussel Mobiliteit, urban.brussels, de bouwmeester en Leefmilieu Brussel. Het studiebureau heeft er ook onder meer de handelaars, parking.brussels en het Vlaams Gewest bij betrokken.*

*Aandachtspunten in de burgerenquête in 2021 waren een vlotter autoverkeer, de verfraaiing van de laan, gemakkelijker oversteken en een veilige fiets- en voetgangerszone.*

*De voorbereidende studie van het bureau Stratec diende als basis voor een bredere mobiliteitsstudie over het noordwesten van Brussel, met focus op de Keizer Karellaan. Op dit moment worden de plannen opgesteld voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning.*

*Er moet nog worden gekozen tussen twee maal twee rijstroken of een rijstrook voor auto's en een andere voor het openbaar vervoer en carpoolen. Het gewest wil deze tweede oplossing testen, maar in de plannen wordt gekozen voor de eerste optie. Er is in elk geval voldoende plaats voor twee stroken.*

*Een voorbehouden bus- en carpoolstrook stelt ons voor enkele moeilijkheden. Carpooling is moeilijk te controleren op een korte strook met veel kruispunten, en bovendien veroorzaakt één autorijstrook in elke richting opstoppingen aan de kruispunten en leidt het dus tot minder vlot verkeer.*

*De voorkeur gaat dus uit naar twee maal twee rijstroken met gemengd bus- en autoverkeer. Voor een vlottere doorstroming worden sommige kruispunten heraangelegd en*

L'option de la bande réservée aux bus et au covoiturage sur toute la longueur de l'avenue se heurte à deux difficultés importantes :

- les contraintes de mise en place et de surveillance de la bande de covoiturage sur un axe relativement court et parsemé de nombreux carrefours ;

- la réduction à une seule bande de circulation par sens pour le trafic automobile engendrerait une diminution importante de la capacité du trafic automobile et un encombrement récurrent des carrefours, qui affecterait la bande réservée aux bus et au covoiturage. Cette conséquence contrecarre la demande d'une partie des citoyens de fluidifier l'axe.

Le projet est donc développé en maintenant l'objectif d'une voirie à deux fois deux bandes adaptée au contexte urbain, avec une circulation mixte, mais plus fluide, des bus et du trafic automobile. La fluidité et la performance des lignes de bus sont, dans ce scénario, assurées grâce à une restructuration de certains carrefours problématiques et grâce à une gestion des feux coordonnée et régulatrice des flux d'accès.

Les microsimulations dynamiques du trafic font bien partie de l'étude de mobilité. Elles ont permis, en collaboration avec les communes, d'affiner le choix de la solution à deux fois deux bandes sans bande réservée aux bus, ainsi que la réflexion sur la restructuration de certains carrefours.

<sup>1203</sup> Ces simulations doivent encore être utilisées pour finaliser les plans d'aménagement et le calibrage des phases de feux nécessaires à la fluidification du trafic. C'est crucial, car cet axe, qui n'est pourtant pas si long, permet d'utiliser les feux à l'entrée même de l'autoroute.

Vous évoquiez un possible trafic de transit sur l'avenue Marie de Hongrie à Ganshoren et les rues adjacentes et les craintes de la commune de Berchem-Sainte-Agathe vont également dans ce sens. Des tests sont donc réalisés, car les feux sont indispensables sur cet axe, notamment pour que les embouteillages demeurent sur le ring sans envahir Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe.

En matière de qualité de l'air, outre les mesures intelligentes que nous pouvons prendre pour réduire l'attente des voitures au minimum, le cadre de la zone de basses émissions permet de diminuer le nombre de véhicules très polluants. Le projet doit contribuer à améliorer la qualité de l'air de l'axe grâce à la fluidification du trafic, et à éviter la formation de bouchons aux carrefours ainsi que l'encombrement généralisé de l'avenue.

Pour l'instant, personne n'ose emprunter cet axe à vélo et le trafic cycliste se reporte sur l'avenue Marie de Hongrie. Nous devons prévoir des options alternatives plus agréables, y compris pour les piétons, dans le prolongement du parc, impliquant une verdurisation de la zone et une piste cyclable sécurisée.

*de verkeerslichten op elkaar afgestemd. Dat werd getest met dynamische microsimulaties.*

*Deze simulaties moeten nog verwerkt worden in de plannen en in de afstelling van de verkeerslichten met het oog op een vlottere doorstroming, ook aan de oprit van de autosnelweg.*

*Er werd getest of de verkeerslichten, die opstoppingen in Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem vermijden, sluipverkeer veroorzaken in de omliggende straten.*

*De luchtkwaliteit zal verbeteren dankzij de vlottere verkeersstromen en de lage-emissiezone.*

*Er moet een aangenamere, groene route voor fietsers en voetgangers komen in het verlengde van het park.*

*Het fietspad werd op vraag van de gemeenten weggehaald, omdat het een flessenhals veroorzaakte.*

Même si, selon moi, la cyclabilité de cet axe est cruciale, l'ancienne piste cyclable a été retirée à la demande des communes, car elle créait un goulet d'étranglement.

1205 **M. Martin Casier (PS).**- Je vous remercie pour votre réponse détaillée. Je constate qu'un désaccord persiste entre la Région et les communes sur la question de la bande bus ou du covoiturage, mais j'entends aussi que vous êtes ouverte à la discussion à ce propos. Il faut désormais laisser le comité d'accompagnement travailler et dégager une solution qui convient à tout le monde.

Il est exact que cette artère était jadis considérée comme l'avenue Louise du nord et que nous en sommes très loin aujourd'hui. Le seul et unique objectif de son réaménagement doit être de lui rendre sa qualité en y gérant le trafic, certes, mais aussi en la rendant à ses habitants. Il est totalement impossible de la traverser. Comme vous le dites, c'est un mur qui s'oppose à la qualité de vie et aux déplacements dans ce quartier, et à son appropriation par les habitants.

J'entends que ces éléments sont repris dans votre projet. J'espère que les commerçants participent pleinement aux discussions et que les bureaux d'études intégreront au mieux leurs remarques.

Ce chantier d'ampleur exigera un travail d'accompagnement des commerçants et riverains. Je demande votre plus grande attention pour qu'il se déroule dans les meilleures conditions.

- *L'incident est clos.*

1209 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1209 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1209 **concernant la création d'un observatoire de la micromobilité.**

1211 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Les plans Iris et Iris 2 ont mené à la création d'un Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière, renommé depuis quelque temps Observatoire Good Move. Cet observatoire produit des cahiers, des résumés d'études, des fiches de diagnostic, un état d'avancement du plan Good Move, etc.

Lors des auditions que nous avons organisées sur la sécurité routière au sein de cette commission, les représentants des opérateurs de libre-service intégral actifs sur le territoire bruxellois appelaient à la création d'un observatoire de la micromobilité. À cette occasion, il est également apparu que les opérateurs souhaitaient approfondir les liens entre différents acteurs de la micromobilité dans le but d'améliorer la sécurité des utilisateurs de trottinettes partagées. Selon différents opérateurs,

**De heer Martin Casier (PS)** (*in het Frans*).- *Ik stel vast dat er nog steeds onenigheid tussen het gewest en de gemeenten is over de bus- en carpoolstrook, maar ook dat voor u alles bespreekbaar is. Ik hoop dat het begeleidingscomité een goede oplossing vindt.*

*Met de heraanleg geven we de laan haar vroegere luister terug door zowel het verkeer vlotter te maken als plaats te maken voor de omwonenden.*

*Ik hoop dat het studiebureau ook rekening houdt met de mening van de handelaars. Deze grote werf kan niet zonder de steun van handelaars en bewoners.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende de oprichting van een observatorium voor micromobiliteit.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *Het Brussels Gewest beschikt al over een Observatorium van de Mobiliteit, dat ondertussen omgedoopt werd tot het Observatorium Good Move.*

*Tijdens de hoorzittingen in deze commissie over verkeersveiligheid pleitten de operatoren van freefloatingvoertuigen voor de oprichting van een observatorium voor micromobiliteit. Ze willen ook nauwere banden tussen de verschillende micromobiliteitsspelers om de veiligheid van de gebruikers van deelsteps te verbeteren. Dat zou bijvoorbeeld leiden tot een betere rapportage van de ongevallen.*

*Hoe is het Observatorium Good Move tegenwoordig samengesteld? Zal die samenstelling mogelijk nog wijzigen zodat het meer aandacht kan besteden aan micromobiliteit?*

ce renforcement des liens pourrait notamment améliorer la remontée des accidents (lieux, heures, types d'accidents...).

Je me demande si ces données ne pourraient pas aussi aider à distinguer les accidents provoqués par des utilisateurs de trottinettes électriques privées, des accidents provoqués par des utilisateurs de trottinettes partagées. Par ailleurs, du personnel médical ne devrait-il pas être invité - si ce n'est pas encore le cas - à certaines réunions où l'on discute des accidents dans le cadre de la micromobilité ?

En définitive, ces auditions sur la sécurité routière ont été assez riches en échanges et pleines d'enseignements.

Dès lors, quelle est aujourd'hui la composition de l'Observatoire Good Move ? S'agissant des progrès à réaliser dans la gestion de la micromobilité et des accidents de trottinettes électriques, cette composition est-elle susceptible d'évoluer ?

Sans multiplier les structures à l'infini, que pensez-vous de l'idée de la création d'un observatoire de la micromobilité ? Prévoyez-vous de rencontrer cette demande ou, à tout le moins, d'intégrer pleinement la micromobilité au sein de l'Observatoire Good Move et de mener les études et recherches attendues ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle pris contact avec des spécialistes en traumatologie, des urgentistes, etc., actifs dans les hôpitaux bruxellois pour les inviter à partager leurs expériences et à donner leur avis au sujet des accidents à trottinette électrique à Bruxelles ?

<sup>1213</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il nous semble effectivement essentiel que les nouveaux modes de déplacement soient objectivés par des analyses et des chiffres au même titre que le vélo et la marche et, ainsi, agir pour augmenter la sécurité de tous les usagers, améliorer la cohabitation entre les modes et optimiser le transfert modal.

Aussi, dans le cadre de la révision du cadre réglementaire régissant les services de cyclopartage, les avis recueillis à la suite de la première lecture par le gouvernement recommandaient un suivi plus strict de ces derniers, notamment concernant leur intégration dans le système de transport bruxellois.

Il a donc été décidé d'intégrer un observatoire de la micromobilité dans l'Observatoire Good Move afin de rationaliser et de centraliser l'expertise et le suivi du système de mobilité bruxellois. L'Observatoire Good Move est géré au sein du service de planification de Bruxelles Mobilité, plus particulièrement au sein de l'autorité organisatrice de la mobilité. Cette direction est, entre autres, chargée du suivi des pratiques de mobilité via l'élaboration d'indicateurs clés et la création de jeux de données nécessaires à ce suivi, certaines données étant, par ailleurs, accessibles via des tableaux de bord. L'équipe est notamment constituée d'experts en mégadonnées et d'experts thématiques.

*Hoe staat u tegenover het idee om een apart observatorium voor micromobiliteit op te richten? Of bent u eerder van plan om micromobiliteit op te nemen als volwaardig onderdeel van het Observatorium Good Move, zodat er meer onderzoek naar verricht kan worden?*

*Heeft Brussel Mobiliteit informatie en advies ingewonnen bij de Brusselse ziekenhuizen over ongevallen met elektrische steps?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als we de veiligheid van alle weggebruikers willen verbeteren, is het inderdaad van essentieel belang dat we objectieve gegevens verzamelen over de nieuwe vervoerswijzen.*

*Ook in de adviezen naar aanleiding van de hervorming van de regelgeving voor deelfietsdiensten werd een nauwgezetere follow-up aanbevolen.*

*Daarom werd besloten om een observatorium voor micromobiliteit op te richten binnen het Observatorium Good Move om de expertise en follow-up inzake de Brusselse mobiliteit te centraliseren.*

*Het Observatorium Good Move wordt beheerd door de directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit van Brussel Mobiliteit. Die directie is onder meer belast met de follow-up van de mobiliteitspraktijken en het verzamelen van de gegevens die daarvoor nodig zijn. Het team bestaat uit deskundigen inzake big data en thematische experts.*

*Op de website van het Observatorium Good Move worden allerlei thematische verslagen gepubliceerd over alles wat met Good Move te maken heeft, en bijgevolg ook over deelmobiliteit en verkeersveiligheid.*

Sont ainsi publiés sur la page web de l'Observatoire Good Move, des rapports thématiques sur les divers enjeux du plan Good Move tels que la marche, l'accessibilité, le vélo, la mobilité partagée, le transport public, le transport de marchandises, le trafic routier, le stationnement, la sécurité routière, etc.

S'agissant des progrès à réaliser en matière de gestion de la micromobilité et des accidents de trottinettes électriques, l'Observatoire évolue régulièrement en prenant en considération les nouvelles données disponibles. Bruxelles Mobilité dispose déjà de nombreuses données et informations concernant la micromobilité, que vous pouvez retrouver dans l'Observatoire Good Move. Ces données concernent notamment le comportement des usagers et avaient été recueillies par le biais d'une enquête réalisée à l'été 2019 auprès des usagers de trottinettes électriques, partagées ou non. Par ailleurs, une nouvelle enquête sur les usagers de la micromobilité partagée a été réalisée en novembre 2022. Le rapport sera bientôt publié sur le site de l'Observatoire Good Move. L'accidentologie des usagers de trottinettes est suivie trimestriellement, au même titre que les autres modes, avec une géolocalisation des accidents.

En termes de collaboration avec les hôpitaux, Bruxelles Mobilité avait, en 2019, interrogé les hôpitaux via un questionnaire, sur l'occurrence de patients victimes d'accidents de trottinettes. Sur cette base, une première action de sensibilisation avait été produite (dépliant et animation pour les réseaux sociaux). Les bases de données de la police et des hôpitaux ne peuvent pas être exploitées ensemble, car les données ont des structures et des portées géographiques différentes. Les données des hôpitaux ne donnent pas d'information sur la localisation, sur les personnes impliquées et sur les causes/facteurs de l'accident.

<sup>1215</sup> Des auditions sur la sécurité routière ont également eu lieu, plus spécifiquement en lien avec la micromobilité. Cela reste un enjeu énorme, comme en témoignent nos chiffres. La création d'un observatoire doit nous fournir des données objectives pour prendre les mesures nécessaires au renforcement de la sécurité routière.

<sup>1217</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- C'est une bonne chose d'avoir intégré l'observatoire de la micromobilité au sein de l'observatoire Good Move. Il est inutile de démultiplier les structures. Il est surtout important que celles-ci réalisent les études et analyses pertinentes pour adapter, le cas échéant, la situation sur le terrain en vue d'une meilleure mobilité et d'une meilleure sécurité routière. Je souhaite bon travail à l'observatoire.

- *L'incident est clos.*

*(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

<sup>1223</sup> **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

*Het Observatorium evolueert voortdurend en houdt steeds rekening met nieuwe gegevens. Brussel Mobiliteit beschikt overigens al over heel wat gegevens over micromobiliteit, die u kunt raadplegen op de website van het Observatorium. Daar zullen binnenkort ook de resultaten gepubliceerd worden van een enquête over deelmicromobiliteit uit november 2022. Per trimester worden de ongevallen met steps in kaart gebracht, net zoals voor de andere vervoerswijzen.*

*In 2019 bevroeg Brussel Mobiliteit de ziekenhuizen over het aantal slachtoffers van ongevallen met steps onder hun patiënten. Dat leidde tot een eerste bewustmakingsactie met folders en via sociale media.*

*Om technische redenen kunnen de gegevens van de ziekenhuizen en de politie niet gebundeld worden.*

*Ten slotte zijn er ook hoorzittingen over verkeersveiligheid inzake micromobiliteit geweest. De cijfers tonen aan dat dat een enorme uitdaging blijft.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het is goed dat dat observatorium voor micromobiliteit ondergebracht werd bij het Observatorium Good Move. Zo wordt een wildgroei aan instellingen vermeden. Het belangrijkste is dat er relevant onderzoek verricht wordt om de veiligheid te verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

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

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

1223 concernant la visibilité des dispositifs ralentisseurs.

1225 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La vitesse excessive est un facteur aggravant en matière de sécurité routière. Les contrôles, la sensibilisation et les dispositifs ralentisseurs sont autant de moyens de garantir que ceux qui aiment rouler vite le font sur circuit plutôt que dans nos rues.

Le rapport de l'Institut Vias « Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021 » nous le confirmait encore récemment : « En Région bruxelloise, la vitesse moyenne, le V85 (vitesse respectée par 85 % des conducteurs) et le pourcentage de conducteurs roulant trop vite dans les zones 30 avec dispositifs ralentisseurs sont, statistiquement, significativement moins élevés que dans les zones 30 sans dispositifs ralentisseurs. » L'utilité de ces derniers n'est donc plus à démontrer.

J'aimerais cependant évoquer avec vous le cas des casse-vitesse, coussins berlinois ou autres dispositifs visant à inciter les usagers de la route à lever le pied qui sont, à mon sens, trop peu visibles. De nombreuses personnes m'ont contactée pour dénoncer le manque de visibilité de beaucoup de ces dispositifs. Je remarque en effet qu'une part importante de ces aménagements n'intègrent pas de bande réfléchissante et empêchent donc les usagers de les voir bien à l'avance et de ralentir en conséquence. Il est inutile de vous expliquer qu'un motard qui n'a pas vu un tel dispositif peut, même à vitesse réduite, subir les conséquences lourdes d'un freinage trop brusque ou d'un vol plané. Tel est aussi le cas pour les cyclistes.

Je remarque par ailleurs qu'ils ne sont pas toujours indiqués par un panneau avertissant d'un dispositif ralentisseur, mais seulement d'un panneau indiquant un passage pour piétons. Cela s'explique par le fait que ce signallement n'est pas obligatoire dans une zone 30 (indiquée par un panneau F4a). La Région bruxelloise étant passée en zone 30 par défaut et les dispositifs ralentisseurs étant principalement installés en zone 30, ces panneaux se font donc de plus en plus rares.

Pourtant, le guide pratique de Bruxelles Mobilité « Installation de dispositifs ralentisseurs surélevés en Région de Bruxelles-Capitale » rappelle bien que « s'il est choisi d'en installer un, il convient de prêter une grande attention à la parfaite visibilité de chacun de ses éléments, en particulier la nuit et pour les usagers des deux-roues motorisés ». Le principe de ces aménagements est qu'ils soient vus, et non détectés au dernier moment.

Touring a constaté avec ses patrouilleurs que près de 70 % des casse-vitesse en Belgique étaient non conformes en raison, soit de leur conception, soit de leur usure. Selon vous, quelle est la proportion en Région bruxelloise (voiries communales et régionales confondues) ? Des problèmes de hauteur persistent

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

betreffende de zichtbaarheid van verkeersdrempels.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Te snel rijden en verkeersveiligheid gaan niet samen.*

*Volgens de 'Nationale gedragsmeting snelheid 2021' van Vias Institute wordt in een zone 30 met snelheidsremmende infrastructuur de maximale snelheid beduidend beter nageleefd dan in een zone 30 zonder een dergelijke infrastructuur. Die is dus bijzonder nuttig.*

*Sommige verkeersdrempels, rijbaankussens en andere snelheidsremmende elementen zijn volgens mij echter te weinig zichtbaar. Zo ontbreken er vaak reflecterende strips. Vooral voor motorrijders en zelfs fietsers kan het gevaarlijk zijn als ze te brusk moeten remmen omdat ze de infrastructuur pas op het laatste moment zien.*

*Er staat vaak ook geen verkeersbord dat wijst op de snelheidsremmende infrastructuur. Dat is immers niet verplicht in een zone 30. In de praktische handleiding van Brussel Mobiliteit voor de aanleg van verhoogde snelheidsbeperkende inrichtingen staat nochtans dat er veel aandacht moet worden besteed aan de perfecte zichtbaarheid van de infrastructuur, vooral 's nachts en voor de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers.*

*Volgens Touring is 70% van de snelheidsdrempels in België niet conform. Hoeveel van de Brusselse verkeersdrempels zijn volgens u niet conform?*

en effet, malgré le guide des bonnes pratiques. Les usagers ont parfois l'impression de devoir grimper une montagne au dernier moment.

<sup>1227</sup> Les coussins berlinois doivent avoir une hauteur maximale de 7 cm. Selon Touring, qui effectue le contrôle de ces dispositifs sur les voiries régionales, nombre d'entre eux ne respectent pas cette règle.

Combien de demandes d'indemnisation pour dégât causé par un casse-vitesse non conforme sur une voirie régionale vous sont-elles parvenues au cours de cette législature ?

Avez-vous décidé de systématiser les bandes réfléchissantes sur les coussins berlinois, sur les voiries qui sont sous votre responsabilité ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous décidé de systématiser les panneaux indiquant un dispositif surélevé, y compris dans les zones 30, sur les voiries qui sont sous votre responsabilité ? Si non, pourquoi ?

Comment travaillez-vous avec les communes en vue d'harmoniser le type de dispositifs installés - pierre ou plastique, couleur, bande réfléchissante, panneau - au niveau des voiries communales et régionales ?

Quel montant a-t-il été dépensé en 2021 et 2022 pour subsidier des dispositifs ralentisseurs sur des voiries communales ?

Êtes-vous favorable à l'idée de conditionner les subsides régionaux pour l'installation de dispositifs ralentisseurs au fait que les communes y prévoient un éclairage suffisant ou des bandes réfléchissantes ?

<sup>1229</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La conformité des dispositifs au prescrit réglementaire est effectivement fondamentale, pour des questions de visibilité comme de sécurité routière, mais aussi eu égard aux dégâts éventuels aux véhicules et aux alentours ainsi qu'à la production de bruit. C'est d'ailleurs pour cette raison que Bruxelles Mobilité a édité un guide pratique. Bruxelles Mobilité ne dispose pas de chiffres relatifs à la conformité ou non des dispositifs, 85 % de la voirie étant gérés par d'autres administrations. Les coussins et plateaux placés par Bruxelles Mobilité sur la voirie régionale répondent aux cahiers des charges et sont donc conformes.

Les conditions de placement, telles que la saillie, peuvent parfois ne pas avoir été totalement respectées par l'entrepreneur. À terme, un marché d'inspection de la voirie régionale doit voir le jour et des prescriptions spécifiques pour les coussins berlinois y seront intégrées. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité n'utilise plus de coussins en plastique, en raison de leur dégradation trop rapide. Sous cette législature, deux dossiers ont été réceptionnés à ce jour par la section gestion des sinistres pour une demande d'indemnisation concernant la voirie régionale, ce qui ne signifie pas qu'il n'y a que deux endroits problématiques.

*Hoeveel schadeclaims hebt u al ontvangen wegens schade die veroorzaakt werd door niet-conforme verkeersdrempels?*

*Zult u reflecterende strips laten aanbrengen op alle rijbaankussens op gewestwegen?*

*Zult u bij alle verhoogde snelheidsbeperkende inrichtingen op gewestwegen, ook in de zone 30, waarschuwingborden laten plaatsen?*

*Hoe werkt u samen met de gemeenten om de snelheidsbeperkende voorzieningen op gewest- en gemeentewegen te harmoniseren?*

*Hoeveel middelen werden er in 2021 en 2022 uitgegeven om snelheidsremmende infrastructuur op gemeentewegen te subsidiëren? Hoe staat u tegenover het idee om die subsidies te koppelen aan de verplichting voor gemeenten om ervoor te zorgen dat de infrastructuur voldoende verlicht is?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het is van fundamenteel belang dat alle snelheidsbeperkende infrastructuur voldoet aan de voorschriften. Daarom heeft Brussel Mobiliteit ook die handleiding opgesteld. De administratie beschikt niet over cijfers betreffende de conformiteit omdat 85% van de Brusselse wegen door andere instellingen beheerd wordt. De snelheidsbeperkende voorzieningen die Brussel Mobiliteit plaatst, zijn in elk geval conform het bestek.*

*Soms heeft de aannemer de plaatsingsvoorwaarden echter niet volledig nageleefd. Op termijn zal er een opdracht voor de inspectie van gewestwegen worden opgesteld en daarin zullen specifieke eisen voor de rijbaankussens worden opgenomen.*

*Brussel Mobiliteit gebruikt ook geen plastic kussens meer, omdat die te snel verslijten. Op de betonnen prefabkussens wordt steeds reflecterende verf aangebracht. De praktische gids bevat nog een reeks andere aanbevelingen om de goede zichtbaarheid van snelheidsdrempels en rijbaankussens te verzekeren.*

*In een zone 30 is het inderdaad niet verplicht om verhoogde snelheidsvoorzieningen aan te duiden met een verkeersbord. De wetgever was destijds van oordeel dat de weggebruiker*

Pour ce qui est des éléments réfléchissants, les coussins préfabriqués en béton sont peints avec une peinture réfléchissante. De plus, les conseils de placement, repris dans le guide des coussins et des plateaux disponible sur le site de Bruxelles Mobilité, contiennent également une série de recommandations pour en assurer une bonne visibilité.

Le Code de la route et le gestionnaire n'imposent pas le placement de panneaux informant de la présence de dispositifs surélevés. Historiquement, la zone 30 en était dispensée, le législateur estimant qu'il était normal de rencontrer ce type de dispositif dans des espaces à vitesse réduite et que, pour les usagers roulant à 30 km/h, les ralentisseurs étaient suffisamment visibles et permettaient un freinage adéquat. Depuis le passage à la ville 30, la volonté de Bruxelles Mobilité est de poursuivre cette philosophie. De plus, l'ajout de panneaux n'est pas idéal dans notre espace public déjà très chargé en informations.

Dans le cadre des subsides octroyés annuellement aux communes, plusieurs d'entre elles ont introduit des projets visant la maîtrise des vitesses. En 2021, dix-huit projets émanant de huit communes et incluant la pose de dispositifs ralentisseurs (plateau, coussin berlinois) ont été subventionnés pour un montant total de 1,6 million d'euros. En 2022, 26 projets émanant de dix communes et incluant la pose de dispositifs ralentisseurs ont été subventionnés pour un montant total de 2,2 millions d'euros.

Sur la base de nos données, il n'est pas possible de distinguer les différents dispositifs ralentisseurs. Lors de l'analyse des dossiers, des demandes ou des recommandations sont systématiquement formulées pour assurer la visibilité des dispositifs ralentisseurs. Les dossiers de subsides introduits doivent également respecter toutes les recommandations régionales en vigueur, y compris donc le guide susmentionné.

<sup>1231</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je suis heureuse de constater que le problème semble pris à bras-le-corps puisque vous nous dites qu'un contrôle régulier de ces infrastructures sera assuré. Ce contrôle sera-t-il systématique ? Selon le guide pratique, les communes sont censées respecter une réglementation assez stricte.

Qu'est-ce que cela implique en pratique ? Lorsque vous subsidiez ce type de ralentisseur, celui-ci doit être suffisamment éclairé ou équipé de bandes réfléchissantes. Si ce n'est pas le cas, me confirmez-vous que vous n'effectuez pas de contrôle et que les communes elles-mêmes doivent s'en charger par le biais des forces de police, par exemple ? En d'autres termes, peut-on conditionner l'installation de ralentisseurs à l'obligation de les équiper de bandes réfléchissantes ?

Nous parlons d'une problématique de sécurité routière bien réelle. De nombreux cyclistes, motards et automobilistes m'ont rapporté un sentiment d'insécurité lié au fait qu'ils sont surpris par ces ralentisseurs en les apercevant à la dernière minute. Sans parler du voisinage qui se plaint des nuisances sonores, ou encore des dégradations des moyens de transport ainsi que des abords

*zulke infrastructuur kon verwachten in zones met een snelheidsbeperking en dat die voldoende zichtbaar is voor weggebruikers die met een snelheid van 30 km/u rijden. Sinds de invoering van de stad 30 wil Brussel Mobiliteit die logica doortrekken. De openbare ruimte is sowieso al overladen met allerlei informatie.*

*In 2021 subsidieerde het gewest 18 snelheidsbeperkende projecten van 8 gemeenten voor een totaalbedrag van 1,6 miljoen euro. In 2022 ging het om 26 projecten van 10 gemeenten en een totaalbedrag van 2,2 miljoen euro.*

*Bij de analyse van de dossiers worden er altijd aanbevelingen gedaan voor de zichtbaarheid van de infrastructuur. De subsidiedossiers moeten voldoen aan alle gewestelijke aanbevelingen, waaronder de voornoemde praktische gids.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat er inspecties zullen komen. Betreft het systematische controles?*

*In principe moeten de gemeenten zich houden aan de redelijk strenge voorschriften in de praktische gids, maar als ik het goed begrijp, controleert het gewest achteraf niet of daaraan voldaan is. Is het niet mogelijk om de gemeenten te verplichten om reflecterende strips aan te brengen op de snelheidsbeperkende infrastructuur die ze aanleggen met subsidies van het gewest?*

*Ik ontvang regelmatig klachten van fietsers, motorrijders en automobilisten die zeggen dat ze bruusk moeten remmen omdat ze snelheidsdrempels pas op het laatste ogenblik zien. Dat is niet alleen gevaarlijk, maar het veroorzaakt ook geluidshinder en soms schade, zelfs bij een snelheid van 30 km/u.*

de coussins berlinois et autres. Notre but est de nous doter de ralentisseurs plus adaptés aux conditions de circulation, même dans le cadre de zones 30 où l'effet de surprise susmentionné peut également poser un problème.

<sup>1233</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Actuellement, les subsides sont soumis à certaines conditions. Les réaménagements pour lesquels ils sont accordés doivent respecter les règles en vigueur. Une communication sur les dispositifs a été effectuée et il existe un guide.

À terme, un marché d'inspection sera constitué pour les voiries régionales. La Région ne peut contrôler et inspecter que celles-ci. La répartition des compétences entre les communes et les Régions pourrait être rediscutée, mais, à ce stade, ce sont les communes qui doivent veiller à intégrer et faire respecter les règles en vigueur sur leurs voiries. C'est d'ailleurs une condition pour obtenir nos subsides. Notons que de nombreuses communes installent des ralentisseurs sur fonds propres, sans demander de subside.

<sup>1233</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Quand vous accordez des subsides, il importe que vous puissiez contrôler que les règles ont été respectées dans les communes.

<sup>1233</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous pouvons vérifier le contenu des dossiers déposés par les communes, que ce soit pour un ralentisseur ou pour d'autres projets. Si une commune demande un subside pour un réaménagement, un soutien pour un projet, un contrôle est toujours effectué. Si le projet en question ne respecte pas les règles régionales en vigueur, le subside n'est pas octroyé.

Par contre, aucune vérification de la conformité au dossier par un inspecteur régional n'est prévue à la suite de l'installation d'un ralentisseur. Cette mission incombe aux communes, gestionnaires de leurs voiries. Au vu de la répartition des compétences, il faut mettre les communes face à leurs responsabilités.

<sup>1233</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Même s'il est évident que ces deux plaintes ne représentent pas la réalité vécue par les Bruxellois, je vous invite toutefois à mettre en place un système qui permettrait de relayer ce type de plainte. L'application Fix My Street pourrait également être utilisée à cet effet. Cela permettrait, par ailleurs, de faire la promotion de cette application déjà bien utilisée.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er gelden nu al voorwaarden voor de subsidies.*

*Er komen inderdaad inspecties, maar die zijn van toepassing op de gewestwegen. Gemeenten zijn nog steeds zelf bevoegd voor het toezicht op hun wegen. Ze plaatsen overigens ook snelheidsbeperkende infrastructuur zonder gewestelijke subsidies.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Als het gewest wel subsidies toekent, zou het toch moeten nagaan of de gemeenten de regels ook hebben nageleefd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat gaan we na bij de analyse van het dossier voor de subsidieaanvraag.*

*Als de infrastructuur eenmaal aangelegd is, stuurt het gewest evenwel geen inspecteur om na te gaan of alles aan de regels voldoet. Gemeenten hebben ook een eigen verantwoordelijkheid betreffende de wegen die ze beheren.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik verzoek u nogmaals om een meldsysteem zoals Fix My Street in te voeren voor klachten over verkeersdrempels en dergelijke.*

- *Het incident is gesloten.*