



**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 14 FÉVRIER 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 14 FEBRUARI 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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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 la politique de déploiement des drop-zones destinées aux trottinettes.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 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 problématique des emplacements réservés au corps diplomatique.

Question orale de M. Jamal Ikazban 12

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 circulation de voitures autonomes dans les rues de Bruxelles en termes de sécurité routière.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 15

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

concernant la diminution de la vitesse sur les voiries du réseau auto plus.

Question orale de M. Sevket Temiz 18

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 6

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

betreffende het beleid voor de aanleg van dropzones voor steps.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 10

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

betreffende de problematiek van de parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor het corps diplomatique.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 12

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

betreffende de verkeersveiligheid van zelfrijdende auto's in de straten van Brussel.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 15

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

betreffende de snelheidsverlaging op de wegen van het autonetwerk plus.

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz 18

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

concernant l'échange d'informations opérationnelles entre parking.brussels et les neuf communes qui n'ont pas délégué les missions de contrôle et de perception, notamment en ce qui concerne les zones de tolérance.

Question orale de M. Sevket Temiz

22

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

betreffende de informatie-uitwisseling tussen parking.brussels en de negen gemeenten die de controle en inning niet hebben gedelegeerd, met name wat de gedoogzones betreft.

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz

22

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 parking P+R Lennik-Érasme.

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

betreffende de park-and-ride P+R Lennik-Erasmus.

Question orale de M. Emmanuel De Bock

23

Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock

23

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

concernant le suivi de la résolution relative à la féminisation des noms d'arrêts de bus, de tram et de métro de la STIB.

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

betreffende de follow-up van de resolutie betreffende de vervrouwelijking van de namen van bus- en tramhaltes en van metrostations van de MIVB.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

26

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski

26

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,

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant les opportunités stratégiques locales de la STIB en matière de consommation énergétique.

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de lokale strategische mogelijkheden voor de MIVB inzake energieverbruik.

Question orale de M. Pepijn Kennis	29	Mondelinge vraag van de heer Pepijn Kennis	29
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 coconstruction du plan tram avec les riverains et les usagers.		betreffende de coconstructie van het tramplan met buurtbewoners en gebruikers.	

1101 Présidence : M. David Weytsman, troisième vice-président.

Voorzitterschap: de heer David Weytsman, derde ondervoorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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 la politique de déploiement des drop-zones destinées aux trottinettes.

betreffende het beleid voor de aanleg van dropzones voor steps.

1105 **M. le président.-** La secrétaire d'État Barbara Trachte répondra aux questions adressées à la ministre Elke Van den Brandt, en convalescence.

De voorzitter.- Staatssecretaris Barbara Trachte zal de vragen aan minister Elke Van den Brandt beantwoorden, die afwezig is wegens ziekte.

1107 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les premiers opérateurs de trottinettes partagées sont arrivés à Bruxelles en juin 2018. Ils ont démontré que les pouvoirs publics doivent pouvoir compter sur les acteurs privés pour étoffer la gamme des solutions de mobilité proposées à nos concitoyens. Cela fait près de cinq ans que le secteur demande cruellement à être encadré, entre autres pour résoudre les multiples nuisances constatées en matière de stationnement.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- In 2018 kwamen de eerste aanbieders van deelsteps naar Brussel. Zij leveren een nuttige bijdrage aan het groene mobiliteitsaanbod. Zij vragen sindsdien om een betere omkadering door de overheid, onder andere voor het problematische parkeren van hun voertuigen.

U werkte een regelgeving uit, maar er is nog veel werk aan de winkel. De gemeenten waren in hun advies over de nieuwe regels niet erg enthousiast. Ze vinden dat ze met de door Brussel Mobiliteit opgelegde aanleg van dropzones om de 200 m op gewestwegen en om de 300 m op gemeentewegen te veel zones moeten inrichten. Volgen ze die regels niet, dan kunnen ze geen subsidies aanvragen, terwijl elke dropzone de gemeenten al snel 1.000 euro kost. Sommige gemeenten verzetten zich bovendien tegen de verplichting om parkeerplaatsen voor auto's te schrappen. Volgens de MR zijn die regels contraproductief.

Hoe reageert u op de kritiek van de gemeenten? Hoe tracht u het probleem van de rondslingerende steps op te lossen?

Hoe reageert de sector op het ontwerpbesluit en wanneer wordt het van kracht?

Kunt u een overzicht geven van het aantal dropzones per gemeente? In hoeverre beantwoordt dat aan de doelstellingen? Hoeveel dropzones zijn er vandaag op de gewestwegen?

Welke subsidies krijgen de gemeenten? Aan welke voorwaarden moeten ze voldoen? Kunnen gemeenten die eerder al dropzones aanlegden, retroactief subsidies aanvragen?

Waarom is het afschaffen van parkeerplaatsen een voorwaarde voor de toekenning van subsidies, met bepaalde uitzonderingen evenwel?

Waarom liet u de gemeenten de keuze om zelf het type zones te bepalen, maar niet het aantal of de locaties waar ze moeten komen?

Vous avez décidé de donner la main au Parlement pour légiférer en la matière. C'est désormais chose faite, mais il reste du travail. Les nouvelles règles relatives au numerus clausus, aux zones de dépôt (« drop-zones ») et aux redevances ont fait l'objet d'une concertation des communes, qui ont remis leur avis. Le résultat est à tout le moins mitigé.

En effet, si Bruxelles Mobilité recommande d'installer des zones de dépôt tous les 200 mètres sur les voiries régionales et tous les 300 mètres sur les voiries communales, cette répartition obligatoire ne semble pas faire la joie de certaines communes, qui devraient en installer beaucoup trop à leurs yeux. Ainsi, il en faudrait 311 à Anderlecht, 383 à Uccle et 681 à la Ville de Bruxelles.

D'autres communes, comme ma commune de Woluwe-Saint-Pierre, n'ont pas attendu pour installer ces zones de dépôt, qui devenaient indispensables. Ixelles serait en passe d'atteindre les 143 exigées. Mais certaines communes trouvent le nombre de zones de dépôt imposé par Bruxelles Mobilité trop élevé, sachant qu'il conditionne l'obtention des subsides, bien utiles pour les communes qui doivent déboursier 1.000 euros par zone de dépôt. Certaines, comme Evere, Auderghem ou Woluwe-Saint-Lambert s'opposent surtout à l'obligation de supprimer du stationnement automobile pour créer ces zones de dépôt et bénéficier du subside.

Mon groupe dénonçait déjà cette obligation contre-productive à l'égard des boxes à vélos, et je continue à le faire ici.

Le cadre que vous proposez ne semble pas avoir rencontré l'adhésion des communes précitées. Comment allez-vous

répondre à ces critiques, afin de remédier au plus vite à la problématique du stationnement sauvage ?

Quelles communes se sont opposées au projet qui leur a été présenté, et pourquoi ?

Quelles sont les remarques du secteur quant à ce projet d'arrêté et quand pouvons-nous attendre ce dernier ?

Pouvez-vous nous dresser un état des lieux de la situation actuelle (nombre de zones de dépôt par commune), en regard de l'objectif fixé d'une zone de dépôt tous les 300 mètres sur les voiries communales ?

Combien de zones de dépôt sont installées aujourd'hui sur les voiries régionales ?

Quel est le montant et quelles sont les modalités du subside qui sera proposé aux communes ? Celui-ci pourra-t-il être obtenu rétroactivement par les communes qui ont déjà pris leurs responsabilités en déployant un grand nombre de zones de dépôt ?

La priorité est le déploiement des zones de dépôt, pas la suppression du stationnement automobile. Pourquoi avez-vous une fois de plus décidé de conditionner l'octroi de ce subside à la suppression d'une place de parking, comme c'est déjà le cas pour les boxes à vélos, alors que cette obligation ralentit inutilement le déploiement des zones de dépôt ?

Pourquoi avoir décidé de laisser le choix aux communes de fixer le type de zones de stationnement qu'elles souhaitent, si c'est pour leur retirer le choix du nombre et des lieux ?

La presse rappelle que le règlement général de police autorise les communes à dresser des sanctions administratives communales jusqu'à 350 euros par trottinette enlevée, mais l'arrêté régional prévoit un plafonnement à 80 euros. Cette décision pour le moins curieuse a fait l'objet de plusieurs remarques dans les communes. Ce plafond a-t-il été adapté depuis ?

¹¹⁰⁹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Dans notre Région, les trottoirs sont souvent trop étroits et déjà saturés de panneaux de signalisation et autres. Les personnes âgées ou mal voyantes sont dès lors contraintes de choisir leur itinéraire en fonction de la liberté de passage sur le trottoir. Face à cette réalité, il convient de sanctuariser le trottoir et protéger ainsi les piétons et particulièrement les plus fragiles d'entre eux : les personnes à mobilité réduite.

L'été dernier a vu l'usage des engins de micromobilité prendre encore davantage d'ampleur et mettre à mal les trottoirs. Le travail en cours doit permettre de réduire le nombre d'engins, d'aider à libérer les trottoirs et de rendre la ville à ses piétons. Il repose sur différents points :

- un projet d'arrêté qui prévoit que les engins de micromobilité doivent se stationner en zone de dépôt (« drop-off zone »). Ce

Volgens het algemeen politiereglement kunnen gemeenten administratieve boetes tot 350 euro uitschrijven per weggehaalde step. In het gewestbesluit is echter een bovengrens van 80 euro opgenomen. Daarop kwamen heel wat opmerkingen van de gemeenten. Paste u dat maximum al aan?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Deelsteps worden vaak achtergelaten op voetpaden, terwijl die laatste in Brussel op veel plaatsen erg smal zijn. Daardoor komen personen met een beperkte mobiliteit en slechtzienden in de problemen.*

Het doel van de nieuwe reglementering is het aantal steps beperken en ervoor zorgen dat de voetpaden vrij blijven.

In een ontwerpbesluit is opgenomen dat de steps in speciaal daarvoor aangelegde dropzones moeten worden geparkeerd. Alle betrokkenen konden over de tekst hun advies geven, dat momenteel wordt bestudeerd. De tweede lezing staat gepland voor maart.

Daarnaast is er de gids voor de aanleg van dropzones. Die stuurt aan op een evenwichtige spreiding over het Brusselsse

projet d'arrêté a été soumis à une multitude d'acteurs au cours des derniers mois. Les opérateurs ont aussi été consultés et ont remis un avis commun. La conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a demandé une prolongation du délai de remise d'avis à début février. Nous pouvons maintenant entamer l'analyse de ces avis. Les nuances du texte sur le stationnement, le montant des redevances et toutes les questions reprises dans les avis seront analysés et envisagés pour la deuxième lecture, prévue au mois de mars ;

- le guide de mise en œuvre des zones de dépôt. Ce guide incite à une répartition territoriale homogène de leur déploiement. Il recommande d'installer les zones de stationnement des engins de micromobilité sur des emplacements déjà affectés au stationnement, les zones dédiées à la marche ou à la détente étant déjà très encombrées. Des exceptions sont envisagées, mais dans des conditions bien particulières. La version finale du guide a été présentée aux communes en décembre 2022. Les communes avaient également été consultées lors de son développement ;

- le déploiement opérationnel de zones de dépôt au niveau régional. Dans le cadre de son programme de mise en conformité des traversées piétonnes, Bruxelles Mobilité installe du stationnement vélo en amont de traversées. Fin 2022, quelques dizaines de zones de dépôt ont aussi été placées en amont de traversées piétonnes. En 2023, Bruxelles Mobilité continuera ce travail de sécurisation des traversées au moyen de zones de dépôt et d'arceaux sur plusieurs centaines de zones en voiries régionales.

- la mobilisation des communes. Nous les incitons à choisir les emplacements sur leur territoire et à installer des zones de dépôt. Bruxelles Mobilité n'a pas encore été systématiquement informée de ces emplacements. Des demandes de subsides régionaux pour leur installation pouvaient être introduites pour début février. Bruxelles Mobilité est en train d'analyser les dossiers reçus. Le montant des subventions attribuées aux zones de dépôt n'est dès lors pas encore connu. Cette thématique fera l'objet d'une attention particulière cette année.

Afin que le stationnement en zones de dépôt soit opérationnel, c'est-à-dire que le verrouillage des engins soit rendu impossible hors des zones de dépôt, un travail de centralisation des informations et de numérisation des zones de dépôt régionales et communales doit être effectué par Bruxelles Mobilité.

Il n'est pas encore pertinent de déployer ce système sur l'ensemble du territoire régional ou sur un territoire restreint. Tout est cependant mis en œuvre pour accélérer la création d'un nombre suffisant de zones de dépôt sur les voiries communales et régionales afin de permettre ce verrouillage.

¹¹¹¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je ne perçois pas, dans votre chef, de vision d'ensemble de ce qui existe actuellement en Région bruxelloise. Vous parlez d'une dizaine de zones de dépôt (« drop-zones ») sur la voirie régionale, ce qui me paraît très peu. J'imagine que ce chiffre n'est pas correct.

grondgebied. Men beveelt ook aan om de zones in te richten op bestaande parkeerplaatsen. De gemeenten zijn geraadpleegd over de uitwerking van de gids en kregen in december 2022 de definitieve versie voorgelegd.

Het gewest legt overigens zelf ook dropzones aan, onder meer in de buurt van oversteekplaatsen om die laatste beter te beveiligen. Eind 2022 waren er tien dropzones langs gewestwegen. Ook in 2023 zal Brussel Mobiliteit dergelijke dropzones inrichten.

Voorts stimuleert de regering de gemeenten om op hun grondgebied dropzones aan te leggen. Tot begin februari 2023 konden ze daarvoor gewestsubsidies aanvragen. Brussel Mobiliteit onderzoekt momenteel de aanvraagdossiers. Informatie over de toegekende bedragen kan ik u nog niet geven.

Het moet op termijn onmogelijk worden om de voertuigen buiten de dropzones te vergrendelen. Daarvoor moet Brussel Mobiliteit echter heel wat informatie centraliseren en digitaliseren. Momenteel is een dergelijk systeem nog niet overal toepasbaar, maar het is de bedoeling dat het er snel komt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Ik heb de indruk dat u geen duidelijk overzicht hebt van hoeveel dropzones er al zijn. Tien zones langs de gewestwegen lijkt mij erg weinig.

Par ailleurs, certaines communes ont communiqué le nombre de zones de dépôt qu'elles ont installées, en anticipant les intentions du gouvernement. Heureusement, une grande partie d'entre elles ont donc déjà pris leurs responsabilités en installant toute une série de zones de dépôt ! Cette installation est cependant à géométrie variable en fonction des communes.

Vous parlez d'exceptions envisagées par rapport à l'obligation d'enlever une place de stationnement. Je n'ai pas bien compris si c'était la Région qui allait décider quelles places de stationnement seraient supprimées. Quelle est la politique de la Région en la matière ? Nous ne voudrions pas que cela empêche certaines communes de déployer les zones de dépôt aux bons emplacements.

1113 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Je ne vais pas aller au-delà des éléments qui figuraient dans la réponse. Quelques dizaines de zones de dépôt ont été installées par Bruxelles Mobilité en amont des traversées piétonnes. En outre, les communes ont été incitées à se mobiliser par le biais d'un subside qui pouvait être demandé jusque début février. La vision plus large va arriver, puisque l'analyse des demandes vient de commencer.

Quant au stationnement, les trottinettes doivent être garées sur des emplacements prévus.

(Inaudible)

1113 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous avons des visions très différentes. C'est exactement comme pour les boxes à vélos, qui ne sont subsidiés que lorsqu'ils prennent la place de stationnement d'un véhicule motorisé. C'est bien là la pierre d'achoppement ! Cela risque de porter atteinte au développement de l'offre de zones de dépôt à travers toutes les communes. Je vois que nous ne nous mettrons pas d'accord aujourd'hui, mais je vous invite à avoir une réflexion à ce sujet, car certaines communes vous rendent un avis négatif pour cette raison.

1113 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Pour que les choses soient claires, je vous répète que le guide recommande d'installer les zones de stationnement de la micromobilité sur des emplacements déjà affectés au stationnement. Des exceptions sont envisagées, mais dans des conditions bien particulières. Nous verrons, après réception des projets introduits par les communes, quelle évaluation peut en être faite dans quelques semaines, lorsque la ministre compétente sera disponible.

1113 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce sont justement ces exceptions que nous aimerions connaître. Jusqu'à présent, la Région est seule à décider. Or, les communes connaissent le mieux leur quartier et les besoins de leurs habitants. Il faut en outre reconnaître que « des dizaines » de zones de dépôt sur les voiries régionales, ce n'est pas très précis. Quand on sait qu'il y en a déjà 159 à Woluwe-Saint-Pierre et une centaine dans diverses communes, on voit bien que la Région n'a pas fait son travail.

Sommige gemeenten hebben niet op de regering gewacht om al een aantal dropzones in te richten.

U zegt dat uitzonderingen mogelijk zijn op de verplichting om parkeerplaatsen voor auto's te schrappen. Beslist het gewest welke parkeerplaatsen moeten verdwijnen? We moeten ervoor zorgen dat die verplichting gemeenten niet remt om op de gepaste plaatsen dropzones aan te leggen.

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik houd mij aan het antwoord dat de minister me verschaft heeft: er zijn tien dropzones aangelegd in de buurt van oversteekplaatsen op gewestwegen.*

Verder zegt ze dat de gemeentelijke subsidieaanvragen momenteel worden onderzocht.

(Onverstaanbaar)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Net als voor fietsboxen zijn subsidies alleen mogelijk als er een parkeerplaats voor auto's verdwijnt. Die regel staat mogelijk de uitbreiding van het aantal dropzones in de weg. Sommige gemeenten geven daarom een negatief advies over het ontwerpbesluit. Dat moet u herbekijken.*

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *De gids beveelt aan op dropzones aan te leggen op bestaande parkeerplaatsen. Er zijn uitzonderingen mogelijk, maar daar zijn specifieke voorwaarden aan verbonden. Wanneer minister Van den Brandt terug is, zal zij de plannen van de gemeenten bekijken en op basis daarvan een evaluatie uitvoeren.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik zou graag weten welke uitzonderingen mogelijk zijn. Het gewest beslist, maar de gemeenten kennen hun grondgebied en de noden van hun inwoners het best. In vergelijking met het gewest hebben zij trouwens al veel dropzones aangelegd.*

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

1123 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1123 **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,**

1123 **concernant la problématique des emplacements réservés au corps diplomatique.**

1125 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Cela fait plusieurs années que des problèmes ont été constatés au sein de cette commission concernant les places de stationnement réservées au personnel diplomatique, soit les emplacements « corps diplomatique » ou « CD ». Des anomalies avaient été relevées, par exemple, sur les parkings situés le long de l'avenue Franklin Roosevelt. Ainsi, certains emplacements étaient erronés, n'existaient plus, ou les places réservées aux ambassades ne se trouvaient pas ou plus au bon endroit.

Aujourd'hui, il devient de plus en plus compliqué de trouver une place de parking à Bruxelles et votre volonté de supprimer 65.000 emplacements de stationnement à l'horizon 2030 ne rendra pas cette situation plus facile. Il importe dès lors, pour les emplacements réservés, d'obtenir une image très précise de la situation, d'éviter les doublons, d'actualiser les cadastres et de corriger les éventuelles erreurs.

Le problème dans ce dossier, c'est qu'en vertu de la convention de Vienne du 18 avril 1961, vous devez collaborer étroitement avec la direction du protocole du SPF Affaires étrangères. Les ambassades font la demande d'un emplacement CD au SPF, qui les communique à la commune pour les voiries communales ou à la Région pour les voiries régionales. Il apparaît cependant que la pose d'une signalisation adéquate, le contrôle de l'exactitude de l'emplacement et l'actualisation des emplacements erronés ou supprimés ne sont pas toujours opérés avec la diligence nécessaire.

En 2018, nous apprenions qu'une application était censée être mise en place en 2019, reprenant la liste complète des emplacements CD, en collaboration avec la direction du protocole. Aujourd'hui, si toute une série d'informations et de données sont effectivement disponibles sur le site de parking.brussels ou de l'observatoire du stationnement, qu'en est-il du pilotage des emplacements CD ? Pouvons-nous obtenir leur nombre pour 2022 ? Pouvez-vous nous fournir les derniers chiffres dont vous disposez ?

Lors du réaménagement des voiries, les emplacements CD sont, dans la mesure du possible, remis au même endroit après les travaux. Bruxelles Mobilité respecte en cela les demandes de la direction du protocole. Si des emplacements sont devenus inutiles, il appartient à cette dernière de les signaler à Bruxelles

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de problematiek van de parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor het corps diplomatique.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Al heel wat jaren zijn er problemen met de voorbehouden parkeerplaatsen voor het corps diplomatique: sommige plaatsen zijn verkeerdelijk aangegeven of zijn net verdwenen. De kadasters moeten geactualiseerd worden en eventuele fouten gecorrigeerd, zeker nu het in Brussel steeds moeilijker wordt om een parkeerplaats te vinden.*

Volgens de Conventie van Wenen van 1961 moet u samenwerken met de directie Protocol van de FOD Buitenlandse Zaken. Die ontvangt de aanvragen van de ambassades en bezorgt die aan de gemeente of het gewest, afhankelijk van wie de weg beheert. De controle op de signalisatie en locatie en het actualiseren van de overzichten gebeurt echter onvoldoende precies.

Er was sprake van een app met de volledige lijst van parkeerplaatsen, die in 2019 beschikbaar zou zijn. Wie beheert die parkeerplaatsen? Hoeveel waren er in 2022?

Als wegen heraangelegd worden, worden de voorbehouden parkeerplaatsen zo mogelijk weer ingericht op dezelfde plaats. Als die plaatsen niet meer nodig zijn, moet de directie Protocol dat melden aan Brussel Mobiliteit. Zou de heraanleg van een weg geen goede gelegenheid zijn om correcte informatie op te vragen bij de FOD?

Zou het ook niet eenvoudiger zijn om de signalisatie te laten plaatsen door Brussel Mobiliteit? Wordt er gecontroleerd of de ambassades de plaatsen nog steeds gebruiken? Hoe gebeurt dat en hoe vaak?

Hoeveel plaatsen zijn er afgeschafte sinds het begin van de regeerperiode? Praat u met de FOD over een maximaal aantal plaatsen per ambassade?

Mobilité. Pourtant, un réaménagement ne serait-il pas le moment idéal pour obtenir l'information directement auprès du SPF ?

La signalisation qui réserve les places de stationnement aux véhicules CD est placée devant le bâtiment mentionné par la direction du protocole. Cependant, lorsque la configuration de la voirie ne le permet pas, il est parfois nécessaire de la placer devant des bâtiments adjacents, ce qui peut entraîner des problèmes. Pourquoi ne pas confier à Bruxelles Mobilité la tâche de poser la signalisation, sur demande du SPF ?

Un contrôle de cette pose est-il réalisé pour vérifier que ces emplacements sont toujours utilisés, que l'ambassade n'a pas déménagé ou encore qu'un réaménagement n'a pas entraîné le déplacement des emplacements ? Comment le contrôle est-il effectué et à quelle fréquence ?

Combien d'emplacements ont-ils été supprimés depuis le début de la législature ?

Avez-vous entamé des discussions avec le SPF afin d'instaurer une limite au nombre d'emplacements par ambassade ? Certaines rues sont davantage concernées que d'autres, comme l'avenue Franklin Roosevelt, que j'ai citée.

¹¹²⁷ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- L'application annoncée en 2018 dont vous parlez, reprenant la liste complète des emplacements de stationnement réservés aux véhicules des corps diplomatiques, réalisée en collaboration avec la direction du protocole du SPF Affaires étrangères, n'existe pas en tant que telle. Les inventaires réalisés par parking.brussels et alimentés par Bruxelles Mobilité reprennent les emplacements réservés au corps diplomatique. Ces informations sont disponibles sur le portail cartographique de Bruxelles Mobilité ainsi que sur le site internet de parking.brussels.

Bruxelles Mobilité considère que la direction du protocole nous soumet une information qui est correcte, et donc que la suppression ou la modification d'emplacements est actée. Cela étant, des procédures sont mises en place pour alerter le gestionnaire lorsqu'un chantier intervient sur des emplacements réservés. Cette procédure est déjà fonctionnelle pour les emplacements réservés aux taxis. Il est effectivement prévu de l'étendre aux autres types de place, mais cela demandera des modifications de l'application Osiris, et un travail supplémentaire pour le gestionnaire.

Bruxelles Mobilité prévoit de revoir en 2023 la procédure d'analyse des besoins en matière de stationnement. À ce titre, elle organisera une concertation régulière avec le SPF Affaires étrangères pour obtenir les mises à jour.

La procédure actuelle est donc la suivante : la direction du protocole envoie une demande à Bruxelles Mobilité, qui évalue la faisabilité technique et le respect du code du gestionnaire en fonction de la situation. Le placement de la signalisation est

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Een app met een volledige lijst van de voorbehouden parkeerplaatsen bestaat niet als dusdanig. Parking.brussels beschikt wel over een inventaris, die terug te vinden is op de cartografische portaalsite van Brussel Mobiliteit en op de site van parking.brussels.*

Brussel Mobiliteit gaat ervan uit dat de informatie van de directie Protocol correct is en dat dus wordt doorgegeven als er plaatsen worden afgeschaft. Er bestaat al een procedure om te waarschuwen wanneer er werkzaamheden plaatsvinden die invloed hebben op gereserveerde plaatsen voor taxi's en er zijn plannen om die uit te breiden tot andere gereserveerde plaatsen. Daarvoor moet de app Osiris aangepast worden.

In 2023 zal Brussel Mobiliteit in overleg met de FOD Buitenlandse Zaken de procedure herzien voor de analyse van de parkeerbehoeften. Nu stuurt de directie Protocol een aanvraag naar Brussel Mobiliteit, dat de haalbaarheid evalueert en de signalisatie aanbrengt.

Volgens parking.brussels zijn er 400 gereserveerde parkeerplaatsen voor het corps diplomatique, met een maximum van twee per ambassade.

réalisé ensuite par Bruxelles Mobilité. Cette mission incombe au SPF Affaires étrangères.

Parking.brussels a publié le chiffre de 400 emplacements réservés aux véhicules du corps diplomatique. La limite est fixée à deux emplacements par ambassade. En cas de demande exceptionnelle du SPF Affaires étrangères, une analyse est effectuée.

1129 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- C'est au niveau des chiffres que vous donnez que le bât blesse. En effet, l'atlas du stationnement qui se trouve sur le site de l'Agence du stationnement montre que ce ne sont pas 400 emplacements qui sont concernés en Région bruxelloise, mais bien 781.

Il est impossible qu'il n'y en ait que 400, car on en compte 443 sur le seul territoire de la Ville de Bruxelles. Peut-être vos chiffres datent-ils de 2022 et l'atlas du stationnement de 2021, mais avouez qu'une diminution de 300 places en un an est peu crédible. Les demandes d'emplacements des ambassades n'ont pu se réduire de la sorte.

Le pilotage des chiffres, s'il existe, n'est donc pas optimal et doit certainement être revu. Votre politique supprime énormément de places de stationnement pour les Bruxellois. Dès lors, il serait peut-être bon d'avoir une vision plus claire des emplacements réservés, et en particulier de ceux du corps diplomatique. Ils doivent correspondre à une demande réelle.

Nous souhaitons évidemment promouvoir l'attractivité de Bruxelles auprès des ambassades, mais il faut pouvoir offrir des places de stationnement en suffisance aux Bruxellois.

- *L'incident est clos.*

1133 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1133 **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,**

1133 **concernant la circulation de voitures autonomes dans les rues de Bruxelles en termes de sécurité routière.**

1135 **M. Jamal Ikazban (PS).**- En ce début d'année, un véhicule Volvo inhabituel circulant dans les rues de Bruxelles a créé la surprise. Certains l'auraient déjà aperçu en novembre dernier.

D'aucuns ont d'abord cru qu'il s'agissait d'une scan-car, voire d'une Google Car, mais cette voiture blanche, immatriculée en Suède et munie de plusieurs caméras, serait en réalité un prototype de voiture autonome.

Personne, en ce compris les représentants de la marque, ne semble s'expliquer sa présence dans la circulation bruxelloise. Un tel prototype doit normalement servir à la collecte de données

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- Volgens de atlas van de parkeerplaatsen op de site van parking.brussels gaat het niet om 400 parkeerplaatsen, maar om 781. Alleen al in Brussel-Stad zijn er 443. Het beheer van de cijfers werkt dus niet optimaal.

U wilt heel wat parkeerplaatsen voor de Brusselaars afschaffen. Dan lijkt het mij wel nuttig om een correct overzicht te hebben van de gereserveerde plaatsen. Die moeten beantwoorden aan een reële behoefte.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende de verkeersveiligheid van zelfrijdende auto's in de straten van Brussel.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- In november vorig jaar en opnieuw bij het begin van dit jaar is een witte zelfrijdende proefwagen, van het merk Volvo en met Zweeds kenteken, signaleerd op onze wegen.

Europese regels bepalen aan welke normen een (semi)zelfrijdende wagen moet voldoen. Ook moet de weg waarop die rijdt, aan bepaalde criteria beantwoorden: hij moet verboden zijn voor voetgangers en fietsers, de maximumsnelheid mag er niet hoger liggen dan 60 kilometer per uur, er moet een middenberm zijn en hij moet afgebakend zijn met witte strepen.

pour le développement de la conduite autonome, après l'octroi d'une autorisation de circuler sous certaines conditions.

Un règlement européen détermine d'ailleurs les prescriptions spécifiques relatives aux véhicules automatisés et entièrement automatisés. Ainsi, si un problème surgit lors de la circulation autonome, un son avertit le conducteur, qui doit alors reprendre le contrôle du véhicule.

Par ailleurs, ce type de véhicule doit circuler sur une route interdite aux piétons et aux cyclistes, où la vitesse maximale est fixée à 60 km/h, et séparée de l'autre sens de circulation par une berme centrale.

En outre, il faut que l'infrastructure routière puisse être organisée de telle sorte qu'elle soit en mesure d'accueillir un tel engin. L'ensemble du réseau routier doit être bien délimité, avec des bandes blanches, car si des carrefours ou des routes ne le sont pas, la voiture autonome risque de perdre la capacité de conduire correctement.

Au-delà de la curiosité suscitée par ce type d'engin sur nos routes, j'aurais voulu savoir si ce prototype de voiture autonome - qui, apparemment, a déjà emprunté nos routes en novembre dernier et recommence à le faire en ce début d'année - est autorisé à circuler. Êtes-vous au courant de tels essais sur nos routes ? Ce type de véhicule peut-il circuler sans autorisation ? Sur le plan de la sécurité routière, quels risques les usagers courent-ils en cas de ratés, dans la circulation, d'un tel prototype ? Qui serait responsable en cas d'accident ? L'Institut Vias est-il partie prenante de ces essais ? Les autres usagers de la route ont-ils été avertis de la présence d'un tel véhicule ?

Le véhicule en question répond-il aux dispositions de l'article 11 du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 ?

Où en est-on aujourd'hui au niveau de la réorganisation du réseau routier en vue de l'intégration éventuelle des véhicules autonomes ? Y a-t-il un agenda concernant la mise en place d'une telle intégration ?

¹¹³⁷ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Dans sa réponse, la ministre Van den Brandt fait d'abord référence aux réponses qu'elle a déjà données à la question écrite n° 1124 de Mme Czekalski et à la question orale de M. Weytsman, datant toutes deux de février 2022, sur ce même sujet.

De manière générale, sur le sujet des véhicules autonomes, il y a eu déjà en 2021 une sorte d'épreuve de réalité. Les annonces faites par des personnes comme Elon Musk sur le mode « full self-driving », à savoir la conduite entièrement automatisée, n'ont fait qu'être reportées d'année en année et de plus en plus de situations inquiétantes se sont présentées. L'approche utilisée par ce type de société est une approche à risque très élevé et le risque se reporte évidemment surtout sur tous les autres usagers de la route !

Had die wagen een vergunning? Bent u op de hoogte van die testritten? Welke risico's lopen andere weggebruikers als het fout gaat? Wie is er aansprakelijk bij een ongeval? Is het Vias Institute betrokken bij de tests? Waren de andere weggebruikers op de hoogte?

Beantwoordt de wagen aan de Europese regelgeving uit 2019? Is het gewestelijke wegennet voldoende aangepast aan de komst van zelfrijdende auto's? Bestaat daar een tijdpad voor?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Minister Van den Brandt verwijst om te beginnen naar haar eerdere antwoorden op vragen van mevrouw Czekalski en de heer Weytsman.*

Zelfrijdende auto's worden al jaren aangekondigd. Hun invoering wordt almaar uitgesteld en er duiken meer en meer risico's op, vooral voor de andere weggebruikers.

Toch moet de overheid de nodige voorbereidingen treffen. Ook dienen de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid nageleefd te worden. In het Good Moveplan is daartoe een stappenplan opgenomen.

Het gewest zal een strategie ontwikkelen vanuit drie invalshoeken: de impact op stadsmobiliteit en verkeersveiligheid

Néanmoins, l'automatisation progressive des véhicules est un défi qui nécessite une capacité d'anticipation par les acteurs publics et une bonne réactivité pour garantir que ces développements préservent les objectifs de durabilité de la politique de mobilité. Le plan régional de mobilité Good Move évoque la feuille de route pour le développement des véhicules autonomes dans la fiche d'action F.5 intitulée « anticiper l'automatisation des véhicules ».

La Région avancera de façon proactive vers une stratégie cohérente, sous trois angles :

- l'impact sur la mobilité urbaine et la sécurité routière et l'intégration dans l'espace public ;
- les impacts sur les autres politiques publiques (formation et emploi, en particulier) ;
- et les performances technologiques.

Le déploiement de cette technologie se fera donc en conformité avec les objectifs régionaux, à savoir :

- priorité aux déplacements actifs ;
- partage plutôt que possession ;
- complémentarité et intégration avec les transports publics.

J'en viens à vos questions. Un essai est mené depuis plusieurs années par Toyota. Celui-ci fait l'objet d'une autorisation du gestionnaire. Une évaluation des risques est réalisée par le constructeur et soumise à Bruxelles Mobilité. Les risques envers l'ensemble des usagers sont pris en compte. Une demande a été ou va être introduite pour prolonger ce test sur la durée et le trajet. Par contre, nous n'avons pas donné d'autorisation pour le véhicule Volvo dont vous parlez dans votre question.

Pour ce qui est des risques pour la sécurité routière, ce genre de prototype est pour le moment toujours accompagné d'un conducteur. Les risques sont donc a priori les mêmes que pour un véhicule normal.

L'Institut Vias n'est pas partie prenante dans ces essais, sauf si le demandeur fait appel à ses services pour évaluer les risques. Les autres usagers de la route ne sont pas avertis de la présence d'un tel véhicule et la simple présence d'un véhicule pouvant circuler de manière autonome n'impose pas qu'il ait effectivement circulé de manière autonome.

La mise en circulation de véhicules autonomes est cadrée par le Code de la route. Nous n'avons pas encore mené de réflexion concernant la fonction de tels véhicules, leur encadrement et le réseau qui leur serait accessible, car, comme je l'ai dit au début, les annonces et les promesses de l'industrie restent très peu ou

en de integratie in de openbare ruimte; de impact op andere beleidsdomeinen, met name opleiding en tewerkstelling; de technologische mogelijkheden.

Ook blijven de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen gelden: voorrang aan actieve vervoersmodi, voorrang aan autodelen boven autobezit en complementariteit met het openbaar vervoer.

Sinds enkele jaren loopt een proefproject met Toyota, dat daarvoor een vergunning heeft en zijn risicoanalyse aan Brussel Mobiliteit voorlegt. Dat project zal worden verlengd. De Volvowagen waar u over spreekt, heeft van ons geen vergunning gekregen.

In een testwagen zit altijd een chauffeur, zodat de risico's in principe dezelfde zijn als bij gewone wagens. Tenzij de aanvrager dat vraagt, is het Vias Institute niet bij de tests betrokken. De andere weggebruikers worden niet ingelicht over de aanwezigheid van een testvoertuig.

De ingebruikname van zelfrijdende wagens is onderhevig aan het verkeersreglement. Omdat het om vage plannen gaat, hebben we nog niet nagedacht over de plaats van zulke voertuigen in het verkeer en over de aanpassing van het wegennet.

pas réalisées. Bruxelles Mobilité continue néanmoins à suivre de près l'évolution de cette technologie.

1139 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous avez parlé de la nécessité d'anticiper. Je pense qu'il faut en effet le faire le plus possible pour éviter les situations de fait accompli comme nous avons pu le constater dans d'autres domaines. Je continue à m'interroger sur ces nouvelles technologies.

Vous avez donné l'autorisation à Toyota, mais pas à Volvo. Or, cette marque fait déjà circuler une voiture et peut-être même plusieurs. Ce n'est donc plus d'anticipation, mais d'action dont nous avons besoin. Si tout le monde commence à organiser des tests sans autorisation, cela devient problématique. Une vraie réflexion s'impose en Région bruxelloise par rapport au risque de développement de ces pratiques.

Vous dites que Toyota transmet à Bruxelles Mobilité des rapports d'évaluation des risques. Serait-il possible de les obtenir ?

- *L'incident est clos.*

1143 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1143 **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,**

1143 **concernant la diminution de la vitesse sur les voiries du réseau auto plus.**

1145 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La presse faisait récemment état de nouveaux axes qui passeront de 50 à 30 km/h. Une série d'entre eux sont des axes majeurs, classés auto plus et participant directement à innover l'ensemble du réseau bruxellois. Seize voiries seraient concernées par un abaissement du régime de vitesse. Ces changements affectent donc des axes ou des parties d'axes majeurs, comme l'avenue Churchill à Uccle, la chaussée de Tervueren, l'avenue de la Couronne, la chaussée de Waterloo ou encore l'avenue Bordet. On passe ici de 50 à 30 km/h sur des axes souvent primordiaux pour la fluidité du trafic à Bruxelles.

Il convient de s'interroger sur la valeur ajoutée du passage de 70 à 50 km/h d'axes tels que l'entrée de l'E40, alors que personne n'y habite, ou l'entrée de l'A12 qui, avant d'arriver aux premières habitations, est parfaitement capable de proposer un régime de vitesse qui ne met personne en danger. Sur autoroutes et portions d'autoroute, nous demandons des régimes de vitesse intelligents qui s'adaptent à la nature de la voirie, au moment de la journée (heure de pointe ou non), aux conditions météorologiques ou encore aux chantiers et événements.

Avec des régimes de vitesse adaptatifs sur le ring, ou même sur certains axes bruxellois en entrée de ville, on fluidifie la circulation, on préserve l'accessibilité de Bruxelles, on diminue

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Een goede voorbereiding is essentieel om te vermijden dat we voor een voldongen feit komen te staan. Ik blijf met vragen zitten.*

Volvo rijdt rond zonder vergunning. Daartegen moet u optreden, als u een wildgroei aan zelfrijdende testwagens zonder vergunning wil vermijden.

Kunt u ons de risicoanalyses van Toyota bezorgen?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de snelheidsverlaging op de wegen van het autonetwerk plus.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Volgens de pers zou op zestien bijkomende wegen van het autonetwerk plus de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur van toepassing worden, ook al zijn ze essentieel voor een vlotte verkeersdoorstroming. Wat is bovendien het nut van snelheidsbeperkingen tot 50 km per uur op invalswegen van de E40 en de A12?*

Voor de MR-fractie moet de maximumsnelheid rekening houden met de aard van de weg, het tijdstip (piek uur of niet), het weer, werkzaamheden en evenementen. Flexibele maximumsnelheden zorgen voor een vlotter verkeer, houden de stad toegankelijk en beperken de vervuiling. De wegen van het autonetwerk plus moeten transitverkeer weghouden uit de verkeersluwe mazen en zijn daarom gebaat met een zo vlot mogelijk verkeer.

Op basis van welke objectieve criteria inzake drukte, geluidshinder, luchtvervuiling en verkeersveiligheid hebt u die zestien wegen gekozen?

Hoe stonden de betrokken gemeenten tegenover de snelheidsverlaging?

la pollution et on offre à ceux qui se déplacent de meilleurs temps de parcours. Qui plus est, les axes auto plus servent aussi à apaiser les fameuses mailles en déportant le trafic de transit sur ces grands axes. Cela a donc du sens de les conserver aussi fluides que possible, avec une capacité suffisante.

Pouvez-vous nous indiquer la méthode d'analyse et de décision qui a fait émerger cette liste de voiries où le régime serait revu à la baisse, notamment les critères objectifs liés à la congestion, à la pollution sonore et atmosphérique et à la sécurité routière ?

Quelle a été la position des communes concernées quant à la diminution de la vitesse sur les seize voiries concernées ? Parmi elles, combien réclamaient pareille réduction et combien n'en étaient pas demandeuses du tout ?

Qu'est-ce qui justifie de diminuer le régime de vitesse sur des axes ou portions d'axes auto plus, alors que la mission de ces axes est précisément d'absorber le trafic de transit ? Pouvez-vous nous communiquer, pour chacun des axes concernés, les arguments développés pour justifier l'adaptation à la baisse de leur régime de vitesse ?

Le cadre de Good Move prévoit en effet que les actes et travaux relatifs aux réseaux auto plus et auto confort contribuent à réduire l'insécurité pour tous les modes, notamment par la réduction des vitesses adoptées et leur maîtrise. Comment expliquez-vous alors le concept de hiérarchisation des voiries, si toutes se retrouvent au même régime de vitesse ?

Les diminutions de vitesse ici évoquées ont-elles été discutées avec la STIB ? Les conséquences sur la vitesse commerciale des transports en commun de surface ont-elles bien été étudiées, axe par axe ?

Enfin, un régime de vitesse dynamique devait être progressivement instauré avec la Région flamande sur la partie nord du ring de Bruxelles. Plusieurs des voiries ici évoquées communiquant directement avec le ring, pourquoi ne pas décider de prolonger la gestion dynamique du trafic au moins sur ces axes entrants et sortants ?

Kunt u ons voor elk van die zestien wegen de argumenten geven die u tot die snelheidsverlaging hebben doen besluiten? Wat is nog de zin van het concept van hiërarchische indeling van de wegen uit het Good Moveplan, als alle wegen dezelfde maximumsnelheid krijgen?

Hebt u over de snelheidsverlagingen overlegd met de MIVB? Is voor elke weg de impact op de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer bestudeerd?

Samen met het Vlaams Gewest wordt geleidelijk een systeem van dynamische snelheidslimieten uitgerold op het noordelijke deel van de Brusselse Ring. Waarom past u dat niet toe op de wegen die daar rechtstreeks op aansluiten?

¹¹⁴⁷ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 prévoit de réévaluer régulièrement l'intérêt de conserver ou pas le régime d'exception à 50 km/h (ou plus) conféré à une voirie. Bruxelles Mobilité poursuit donc avec les dix-neuf communes les réflexions relatives au régime de vitesse sur les différents axes. Sur la base de la grille d'analyse créée en 2020 pour définir la première carte de la ville 30 et en ajoutant les évaluations des vitesses pratiquées, une nouvelle liste d'axes a été définie. L'analyse menée tient compte des critères suivants : la logique de continuité des réseaux, les éléments de sécurité routière (zones à concentration d'accidents mises à jour, accidentologie, présence d'abords d'école, présence d'aménagements cyclables, sécurisation des traversées piétonnes, etc.).

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 voorziet in een regelmatige evaluatie van alle wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km per uur. De wegen waarop een lagere maximumsnelheid van toepassing wordt, worden geselecteerd aan de hand van criteria van continuïteit van het wegennet en van verkeersveiligheid.*

Sommige snelheidsbeperkingen werden uitdrukkelijk door de gemeenten gevraagd, bijvoorbeeld wegens het ontbreken van een fietspad; andere volgen uit analyses van de MIVB en Brussel Mobiliteit.

Dans ce cadre, plusieurs demandes de changement de vitesse émanent expressément des communes, dans le cadre strict de la ville 30 ou dans un objectif de réduction des nuisances sonores (par exemple, sur l'E40). D'autres sont issues du suivi accidentologique régulier entre la STIB et Bruxelles Mobilité, comme la demande de réduction de la vitesse pour l'avenue de Tervueren.

Quelques voiries ont été intégrées à l'initiative de Bruxelles Mobilité, comme le passage de 70 km/h à 50 km/h de l'avenue de Tervueren et le passage à 30 km/h de la contre-allée le long du Musée du tram et de l'avenue Winston Churchill. Pour cette avenue, la demande était déjà ancienne, vu l'absence d'aménagement cyclable séparé, ainsi que la continuité et la cohérence avec l'avenue Albert. Les décisions ont été communiquées aux communes et Bruxelles Mobilité n'a pas eu de retour négatif.

Le résultat est qu'une douzaine d'axes ont vu ou verront un changement de vitesse : par exemple, l'avenue Jules Bordet depuis l'avenue du Bourget jusqu'à la rue d'Evere, l'avenue de la Couronne à Ixelles et l'avenue Winston Churchill à Uccle vont passer à 30 km/h. Et comme je l'ai dit, la fin de l'avenue de Tervueren, du carrefour avec la chaussée de Tervueren jusqu'aux Quatre-Bras et du carrefour des Quatre-Bras jusqu'à la drève de la Demi-Heure, est passée en décembre dernier, dans les deux directions, de 70 km/h à 50 km/h. La STIB a bien entendu été informée de ces changements.

Pour répondre à votre remarque sur la hiérarchisation modale des voiries, le principe de Good Move n'est pas la hiérarchisation, mais bien la spécialisation modale des voiries. De manière internationale, la limitation de vitesse n'est pas seulement liée à une vitesse spécifique mais aussi à des autres critères. La spécialisation modale des voiries assure un certain niveau de service pour chaque mode. Les voiries auto plus ont donc pour vocation de drainer un trafic plus important, concentrant les flux en transit, et de permettre un certain gabarit de véhicule. La fluidité qui doit être visée n'est en aucun cas en lien direct avec la vitesse maximale autorisée.

Nous rappelons également que les occupants des voitures sont les usagers qui ont le plus à gagner de la diminution des risques liée à une réduction des vitesses pratiquées. C'est également sur ces voiries à plus forte fréquentation motorisée que l'on recense le plus d'accidents et de zones à concentration d'accidents.

Enfin, pour répondre à votre remarque sur le régime de vitesse dynamique sur les axes sortants et entrants de Bruxelles, la solution d'un régime adaptatif n'a pas été envisagée à Bruxelles, car trop complexe à mettre en œuvre à grande échelle et peu lisible pour les citoyens en agglomération. La seule voirie où elle est à l'étude est le ring de Bruxelles, notamment dans le cadre d'un réaménagement éventuel de la partie nord.

Brussel Mobiliteit heeft telkens de gemeenten op de hoogte gebracht en heeft geen negatieve reacties ontvangen. Uiteraard is ook de MIVB over de aanpassingen ingelicht.

Het principe van Good Move is niet de hiërarchische indeling van de wegen, maar wel de specialisatie ervan volgens vervoersmodus, zodat op elke weg een bepaalde vervoersmodus beter bediend wordt. Het autonetwerk plus moet doorgaand verkeer aan te trekken en een zeker debiet te verkrijgen. De beoogde vlotheid staat niet in rechtstreeks verband met de maximumsnelheid.

De autobestuurders zijn zelf het meest gebaat bij de snelheidsverlagingen, want op die drukke wegen gebeuren de meeste ongevallen.

Een systeem van dynamische snelheidslimieten op de invalswegen van het gewest is, behalve eventueel op de Ring, te complex en te onduidelijk voor stadsbewoners.

1149 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Votre réponse indique que certaines communes étaient demandeuses d'une diminution

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Ik zal u zeker nog schriftelijke vragen stellen over specifieke wegen. De 50 kilometer per uur in de Leybeekstraat langs het Trammuseum

de la vitesse, et d'autres pas, et que vous avez analysé les statistiques d'accidentologie.

Je ne manquerai pas de vous adresser des questions écrites sur certains de ces axes. Par exemple, le maintien de la limitation de vitesse à 50 km/h pour la rue du Leybeek, le long du Musée du tram, était une aberration, car cette voirie est évidemment concernée par la restriction à 30 km/h.

Un élément de votre réponse m'étonne, à savoir que la solution envisagée se limiterait à réduire la vitesse autorisée sur certains axes. Certains accidents évoqués par les médias étaient pourtant liés à d'autres facteurs, comme un panneau publicitaire mal placé ou une végétation un peu trop invasive.

Il ne faudrait pas que la seule réponse envisageable sur des voiries censées drainer des flux importants de circulation, dans des quartiers qui doivent être apaisés et sécurisés, soit une diminution de la vitesse.

De plus, pour ce qui est de la spécialisation des voiries, vous avez bien spécifié dans Good Move que certaines voiries étaient adaptées à un certain flux des voitures et garantissaient l'accessibilité de la ville aux usagers automobiles.

Il faut évidemment veiller à une cohabitation entre tous les usagers qui garantisse un maximum de sécurité, mais la solution que vous envisagez ne nous semble pas véritablement adaptée. N'y aurait-il pas moyen de mieux sécuriser, avant d'envisager comme seule solution une diminution de la vitesse ?

1151 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Votre réplique élargit le champ de la question, qui portait sur la diminution de la vitesse sur les voiries du réseau auto plus. Si le propos s'étend à d'autres mesures pouvant être prises sur ce réseau, il serait intéressant d'interroger la ministre Van den Brandt à ce sujet.

- *L'incident est clos.*

1155 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

1155 **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,**

1155 **concernant l'échange d'informations opérationnelles entre parking.brussels et les neuf communes qui n'ont pas délégué les missions de contrôle et de perception, notamment en ce qui concerne les zones de tolérance.**

1155 **M. le président.**- En l'absence de M. Sevket Temiz, ses questions orales sont lues par M. Jamal Ikazban.

1157 **M. Jamal Ikazban (PS).**- L'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement prévoit, en son article 19, que les neuf communes qui n'auront pas transféré leurs missions de contrôle et de perception pourront avoir accès

is bijvoorbeeld een miskleun, want op die plek is uiteraard 30 kilometer per uur gepast.

Wat me verbaast, is dat u enkel aan snelheidsverlaging denkt om ongevallen te voorkomen. Sommige ongevallen die in de media gekomen zijn, waren aan andere factoren te wijten, zoals een slecht geplaatst reclamebord of een te dichte begroeiing.

Good Move duidt terecht bepaalde wegen aan als meer geschikt voor druk verkeer en voor toegang tot de stad per auto, maar zijn er geen andere manieren om die wegen veiliger te maken, vooraleer de maximumsnelheid te verlagen?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *Voor vragen naar andere maatregelen dan de snelheidsbeperkingen op het autonetwerk plus, wat een bredere reflectie vereist, verwijs ik u naar minister Van den Brandt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de informatie-uitwisseling tussen parking.brussels en de negen gemeenten die de controle en inning niet hebben gedelegeerd, met name wat de gedoogzones betreft.

De voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener, worden zijn mondelinge vragen door de heer Jamal Ikazban voorgelezen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Krachtens de ordonnantie van 6 juli 2022 moeten de negen gemeenten die hun controle- en inningstaak niet gedelegeerd hebben, toegang*

à la liste de parking.brussels reprenant les véhicules exemptés en raison de la situation de handicap de leur usager.

Même si ses contours restent à définir, ce nouveau type de collaboration entre parking.brussels et les communes qui n'ont pas délégué le contrôle et la perception est à saluer. Il faudrait profiter de cette avancée pour résoudre d'autres problèmes opérationnels auxquels sont confrontés parking.brussels et les communes en question.

De nombreuses communes qui n'ont pas délégué ces missions sont limitrophes de communes qui l'ont bel et bien fait. Entre ces communes existent des zones dites de tolérance : leurs riverains peuvent se garer sur la partie de la zone se trouvant sur le territoire de l'autre commune.

Cette tolérance nécessite un échange d'informations de part et d'autre. Si cette tolérance est effective dans plusieurs communes bruxelloises, les modalités d'échange d'informations entre elles restent rudimentaires. La plupart des communes s'échangent des fichiers sur une base mensuelle. Des erreurs sont fréquentes, qui entraînent des démarches administratives inutiles dans le chef des riverains et génèrent une surcharge de travail pour les agents chargés du recouvrement.

Comment l'échange d'informations sur les véhicules exemptés en raison de la situation de handicap de l'usager sera-t-il organisé ? S'agira-t-il d'un échange classique via le transfert de fichier à fréquence régulière ou d'un échange dynamique via des interfaces de programmation d'application, soit des protocoles d'échanges d'informations entre différentes bases de données ?

Cet échange d'informations sera-t-il étendu à d'autres données, comme la liste des véhicules pour lesquels parking.brussels est le seul habilité à délivrer des cartes de dérogation (soins médicaux urgents, soins médicaux non urgents à domicile, professionnels en intervention, etc.) ?

Parking.brussels organisera-t-il un échange d'informations plus dynamique concernant les zones de tolérance via des interfaces de programmation d'application avec les communes qui ne lui ont pas délégué leurs missions de contrôle et de perception ?

Quant à l'échange d'informations avec la direction de l'immatriculation des véhicules sur le type de carburant utilisé, parking.brussels envisage-t-il d'organiser un échange d'information direct via des interfaces de programmation d'application avec les communes qui n'ont pas délégué leurs missions de contrôle et de perception, en lien avec la problématique des emplacements de recharges électriques occupés par des véhicules thermiques ?

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État. - L'accessibilité de notre ville aux personnes à mobilité réduite (PMR) est au cœur de notre politique de mobilité et de stationnement. Il va sans dire que

krijgen tot de lijst van parking.brussels met de voertuigen die vrijgesteld zijn omdat de gebruiker gehandicapt is.

We moeten deze nieuwe samenwerking tussen parking.brussels en die negen gemeenten aangrijpen om andere operationele problemen op te lossen. Veel van die gemeenten grenzen bijvoorbeeld aan gemeenten die hun parkeerbeleid wel gedelegeerd hebben aan parking.brussels. Er bestaan zogenaamde gedoogzones, wat betekent dat bewoners hun wagen mogen parkeren in de aangrenzende gemeente. Voor zo'n gedoogstelsel moeten de betrokken gemeenten echter informatie uitwisselen en dat verloopt niet zo vlot, met vele overbodige rompslomp tot gevolg.

Hoe zal de informatie-uitwisseling over de vrijstelling voor personen met een handicap worden georganiseerd? Zal er regelmatig een bestand worden verstuurd of wordt er voorzien in een dynamische uitwisseling aan de hand van een applicatieprogramma-interface?

Zullen er ook andere gegevens uitgewisseld worden, bijvoorbeeld over voertuigen waarvoor alleen parking.brussels gemachtigd is om een vrijstellingskaart af te geven, zoals voor thuiszorgverleners?

Zal parking.brussels de informatie over de gedoogzones op een dynamische manier via een applicatieprogramma-interface uitwisselen met gemeenten die hun parkeerbeleid niet gedelegeerd hebben?

Zal parking.brussels via dergelijke interfaces met die gemeenten informatie uitwisselen over het type brandstof van wagens? Gemeenten hebben die informatie nodig om de problematiek aan te pakken van voertuigen met een verbrandingsmotor die geparkeerd staan op plaatsen waar elektrische voertuigen opgeladen kunnen worden.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans). - *Personen met een handicap moeten gemakkelijk en gratis kunnen parkeren in het Brussels Gewest. De manier waarop dat recht*

nous devons à la fois garantir une meilleure accessibilité de nos espaces et de nos transports publics et la facilité et la gratuité du stationnement aux PMR. Cette garantie doit s'adapter et évoluer au fil des moyens d'application de ce droit, notamment en tenant compte de l'utilisation croissante de la scan-car dans le contrôle du stationnement.

Comme vous le savez, un des moyens mis à disposition des PMR pour faciliter leur accès au droit à la gratuité est la liste blanche. Il s'agit d'une liste sur laquelle chaque personne détentricice d'une carte PMR peut enregistrer une plaque d'immatriculation, qui est exemptée de payer le stationnement en Région bruxelloise.

Comme vous le savez également, certaines communes ont délégué le contrôle du stationnement à parking.brussels. Dans ce contexte, il est important d'harmoniser au maximum les listes blanches de parking.brussels et celles des communes qui ne lui ont pas délégué le stationnement. Il est nécessaire de tenir compte de la situation actuelle de chacune des dix-neuf communes pour instaurer un processus d'échange d'informations entre elles et avec parking.brussels.

La liste blanche de parking.brussels est une liste unique pour toutes les communes qui lui ont délégué le contrôle du stationnement. Sur le plan technique, la liste blanche des personnes détentricices de la carte de stationnement pour personnes handicapées mise en place par parking.brussels est accessible en temps réel, aussi aux communes qui ne lui ont pas délégué la gestion de leur stationnement, tant qu'elles utilisent le même logiciel de gestion des cartes de dérogation que parking.brussels, c'est-à-dire le logiciel développé par BeMobile, moyennant un paramétrage adéquat. Ce paramétrage est encore nécessaire pour certaines de ces communes, et il est d'ailleurs en cours.

Les communes non délégantes qui utilisent ce logiciel sont la Ville de Bruxelles, Watermael-Boitsfort, Auderghem et Saint-Gilles. Ce n'est en revanche pas le cas de la commune d'Uccle, qui utilise un logiciel différent.

Le processus d'échange d'informations mis en place est le suivant : l'Agence du stationnement présente actuellement des conventions de partage de données aux communes qui ne lui ont pas délégué la gestion de leur stationnement afin de permettre un partage de ses listes de préenregistrement.

En ce qui concerne spécifiquement Uccle et la Ville de Bruxelles, elles ont reçu cette convention et une réunion a été organisée avec ces communes, Bruxelles Mobilité et Brulocalis. La Ville de Bruxelles et Uccle ont déjà convenu de partager une plateforme spécifique, et la Ville de Bruxelles doit transmettre à parking.brussels les informations nécessaires afin que cette plateforme lui soit accessible.

Par ailleurs, faute de logiciel commun avec toutes les communes, un système de partage des informations pour toutes les communes via SharePoint est à l'étude. L'échange d'informations en zone de tolérance sera intégré à ce

wordt toegepast, moet telkens aangepast worden aan de nieuwe technieken, bijvoorbeeld het toenemende gebruik van scanauto's om foutparkeerders op te sporen.

Personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenkaart, kunnen hun nummerplaat laten toevoegen aan een witte lijst. Met hun voertuig kunnen ze dan gratis parkeren in het Brussels Gewest. De witte lijsten van parking.brussels en die van de gemeenten die hun parkeerbeleid niet hebben gedelegeerd, moeten zoveel mogelijk geharmoniseerd worden.

Voor de gemeenten die hun parkeerbeleid wel gedelegeerd hebben, houdt parking.brussels één witte lijst bij. Die lijst is realtime toegankelijk, ook voor gemeenten die hun parkeerbeleid niet gedelegeerd hebben, voor zover ze dezelfde software gebruiken als parking.brussels om hun vrijstellingskaarten te beheren. In sommige gemeenten wordt er nog gewerkt aan de ingebruikname van die software. De gemeente Ukkel gebruikt dan weer andere software.

Op dit moment bespreekt parking.brussels overeenkomsten met de gemeenten die hun parkeerbeleid niet gedelegeerd hebben. De overeenkomsten betreffen het delen van gegevens om vooraf geregistreerde lijsten te kunnen delen.

Ook Ukkel en de stad Brussel hebben zo'n voorstel van overeenkomst gekregen. Er werd een vergadering belegd met die twee gemeenten, Brussel Mobiliteit en Brulocalis. Beide gemeenten zijn al overeengekomen om een specifiek platform te delen en de stad Brussel moet parking.brussels de nodige informatie bezorgen zodat het ook toegang heeft tot dat platform.

Aangezien niet alle gemeenten dezelfde software gebruiken, wordt er momenteel bekeken of de informatie uitgewisseld kan worden via SharePoint. De informatie-uitwisseling over de gedoogzones zal daar ook deel van uitmaken, aangezien alle soorten vrijstellingen opgenomen worden in dezelfde lijst van parking.brussels. Bijgevolg heeft de informatie-uitwisseling ook betrekking op gewestelijke vrijstellingskaarten voor thuiszorgverleners enzovoort.

Voorts wordt er ook werk gemaakt van informatie-uitwisseling met de dienst voor Inschrijving van Voertuigen betreffende het type brandstof. Wegens de privacyregels mag parking.brussels die gegevens niet delen met de gemeenten die hun parkeerbeleid niet hebben gedelegeerd. Die zullen hun eigen toegang tot de gegevens van de dienst voor Inschrijving van Voertuigen dus zelf moeten regelen.

développement, la liste de préenregistrement de parking.brussels étant unique et recensant tous les types de dérogations.

La liste des informations disponibles et susceptibles d'être échangées est donc effectivement élargie aux cartes de dérogations régionales délivrées aux prestataires de soins médicaux urgents ou de soins médicaux non urgents à domicile, aux professionnels en intervention et aux opérateurs de voitures partagées.

Le processus d'échange d'informations avec la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) quant au type de carburant utilisé est également en cours de développement. Conformément au règlement général sur la protection des données, ce processus doit passer par plusieurs étapes administratives avant d'obtenir un certificat client du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise qui permettra d'accéder à ces informations. Toutefois, cette consultation de la DIV est propre aux missions de parking.brussels. L'Agence du stationnement n'est pas autorisée à constituer une base de données qu'elle mettrait à disposition des communes non déléguées à partir des données de la DIV. Chaque commune non déléguée devra donc organiser son propre accès aux données de la DIV.

¹¹⁶³ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Mon collègue sera ravi d'entendre que la Région partage ses préoccupations sur l'accès gratuit pour les PMR.

La liste blanche fait-elle l'objet d'une publicité ? Je ne suis pas convaincu que tout le monde soit au courant de son existence. Cette possibilité offre l'avantage d'encoder un numéro d'immatriculation pendant un laps de temps déterminé, une carte PMR n'étant pas forcément liée à un véhicule. Une famille de huit enfants pourrait déposer à tour de rôle un parent PMR. Serait-il possible de diffuser l'information auprès d'un large public ?

¹¹⁶³ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Je crois savoir que cette liste blanche est automatique pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne handicapée. Les personnes n'ont pas à s'inscrire sur la liste blanche. Elles demandent une carte pour personne handicapée et, pour autant que parking.brussels soit compétente sur le territoire de leur commune, elles figurent automatiquement sur la liste blanche.

¹¹⁶³ **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous avez parlé de l'encodage d'une plaque d'immatriculation. Je comprends qu'on a mis en place un système qui permet aux personnes détentrices d'une carte PMR d'encoder, pendant un laps de temps déterminé, un numéro d'immatriculation. C'est pratique quand ce n'est pas toujours le même véhicule qui est utilisé.

(Remarques)

Il serait intéressant de diffuser l'information plus largement.

- *L'incident est clos.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Wat doet u om de witte lijst bekend te maken? Ik betwijfel of iedereen weet dat die bestaat.*

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Wie een parkeerkaart voor gehandicapten heeft, komt automatisch op de witte lijst terecht.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik dacht dat het hele punt was dat mensen ook voor een korte tijd een bepaalde nummerplaat konden registreren op de lijst, wat praktisch zou zijn als je niet altijd dezelfde wagen gebruikt.*

(Opmerkingen)

Het zou nuttig zijn om de informatie ruimer te verspreiden.

- *Het incident is gesloten.*

1173 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

1173 **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,**

1173 **concernant le parking P+R Lennik-Érasme.**

1175 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Un article de presse fait état de la communication de parking.brussels selon laquelle les abonnements aux park and ride (P+R) sont entièrement gratuits pour les automobilistes navetteurs depuis le 5 septembre 2022.

Sur le site de parking.brussels, on apprend à la rubrique « Le parking P+R » qu'une offre de 175 réservations aux abonnés P+R est disponible au parking Lennik-Érasme, à l'entrée ouest de Bruxelles. Afin de bénéficier de la gratuité de ce service, une demande doit être introduite auprès du gestionnaire privé Indigo, par courriel ou téléphone.

Le centre d'appels de cette société située en France ne semble pas informé des spécificités bruxelloises, mais redirige les appelants vers le site d'Indigo, sur lequel aucune information concernant les P+R n'est reprise.

Le stationnement dans ce parking coûte 1,40 euro/h, alors que le coût pour se parquer sur la route de Lennik - qui est, en grande partie, une zone verte - est fixé à 1 euro/h.

Comment expliquez-vous ce prix du stationnement dans un P+R plus onéreux que celui du stationnement en voirie de la commune d'Anderlecht ?

Quel est le taux d'occupation de ce P+R en semaine et le week-end ?

A-t-on constaté une différence depuis que la mesure de gratuité a été instaurée ?

A-t-on une idée de la provenance des véhicules qui y stationnent ?

Combien de personnes disposent-elles d'un abonnement dans ce parking ?

Combien de navetteurs ont-ils demandé la gratuité ?

Quelles sont les conditions pour bénéficier de cette gratuité ?

1177 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le parking Lennik-Érasme est en effet plus onéreux que le stationnement sur le territoire de la commune d'Anderlecht. La raison en est qu'il s'agit d'une concession qui date de 1993. Cette concession prévoyait 175 places park and ride (P+R) gratuites, ainsi qu'un quota d'abonnements pour l'ULB-Érasme. Elle ne prévoyait

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

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

betreffende de park-and-ride P+R Lennik-Erasmus.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *In de pers konden we lezen dat parkeerabonnementen op park-and-rides sinds 5 september 2022 gratis zijn voor pendelaars die met de auto naar de rand van de stad komen.*

Op de website van parking.brussels staat dat de P+R Lennik-Erasmus over 175 van zulke gratis plaatsen beschikt. Om er gebruik van te kunnen maken, moeten abonnees bellen of mailen naar Indigo, de privébeheerder. Het callcenter van het bedrijf, dat in Frankrijk zit, blijkt niet op de hoogte van die regeling en stuurt bellers door naar de eigen website, waar evenwel geen informatie te vinden is.

Parkeren op de ontradingsparking kost 1,40 euro per uur, terwijl dat op de openbare weg maar 1 euro is. Hoe kan dat?

Hoe zit het met de bezetting van de betreffende P+R, doordeweeks en tijdens het weekend? Is er een verschil merkbaar sinds abonnees gratis kunnen parkeren?

Waar komen de automobilisten vandaan die de P+R gebruiken? Hoeveel abonnees telt de parking? Hoeveel pendelaars hebben een gratis P+R-abonnement aangevraagd?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris *(in het Frans).*- *Dat het duurder is om op de P+R Lennik-Erasmus te parkeren dan op straat, komt omdat bij de start van de concessie in 1993 niet werd vastgelegd dat een gebruiker er terecht kon tegen dezelfde tarieven als op de openbare weg. Er werden wel 175 P+R-plaatsen en een aantal abonnements voor personeel van het Erasmusziekenhuis afgesproken. Bovendien moest Indigo*

donc pas qu'un usager puisse l'utiliser au même titre qu'un emplacement en voirie, ce qui explique les tarifs appliqués.

Selon le contrat conclu en 1993 avec Indigo, l'exploitant doit accorder un abonnement de parking gratuit à un titulaire d'un abonnement de la STIB si cette personne justifie une destination quotidienne distante de plus de deux kilomètres.

Le gestionnaire Indigo confirme à parking.brussels que des abonnements gratuits sont bien distribués, mais ne communique malheureusement pas les données précises d'occupation. C'est en effet problématique. Le volet du contrat actuel concernant l'usage comme P+R est difficilement contrôlable, car Indigo ne vérifie pas le recours des usagers aux transports publics, ce qui est une des conditions d'accès à un P+R.

Le contrat se termine fin 2023, une échéance claire pour redéfinir les usages du site et la pertinence de ses missions.

Par ailleurs, la gratuité des P+R instaurée en septembre 2022 a bel et bien entraîné une hausse de fréquentation des parkings de dissuasion Ceria et Crainhem.

Pour les raisons expliquées précédemment, aucune donnée n'est disponible concernant le nombre de navetteurs abonnés au P+R utilisant le parking Lennik-Érasme, ni concernant leur provenance.

1179 **M. Jamal Ikazban (PS).**- L'absence d'informations est problématique pour qui souhaite mener une politique du stationnement. Comment évaluer autrement l'efficacité des mesures adoptées ? Le contrat devant prendre fin en 2023, ce sera l'occasion de remettre les pendules à l'heure et d'essayer d'obtenir plus d'informations afin de mener la politique de stationnement la plus efficace possible.

- *L'incident est clos.*

1183 **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

1183 **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,**

1183 **concernant le suivi de la résolution relative à la féminisation des noms d'arrêts de bus, de tram et de métro de la STIB.**

1185 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Le 20 mai 2022, notre Parlement adoptait sa résolution relative à la féminisation de noms d'arrêts de bus et de métro de la STIB. Je suis très fier d'être le cosignataire de ce texte pour mon groupe. Il adresse une série de demandes au gouvernement bruxellois. Parmi celles-ci :

- inviter la STIB à communiquer un tableau actualisé des différents noms d'arrêts de tram, de bus et de métro existants

een gratis abonnement geven aan houders van een MIVB-abonnement die dagelijks meer dan 2 km enkele reis afleggen.

Indigo bevestigt aan parking.brussels dat de gratis abonnementen uitgedeeld zijn, maar verstrekt geen preciezere informatie, wat problematisch is. Een van de voorwaarden om op een P+R te mogen parkeren, is immers dat je je reis voortzet met het openbaar vervoer.

Het contract loopt eind 2023 af. Dat is een goed moment om een en ander te herbekijken.

De ontradingsparkings Coovi en Kraainem staan veel voller sinds park-and-ride gratis werd in september 2022.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Wie een echt parkeerbeleid wil voeren, heeft precieze informatie nodig. Hopelijk wordt daar iets aan gedaan, als het contract later dit jaar afloopt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende de follow-up van de resolutie betreffende de vrouwelijking van de namen van bus- en tramhaltes en van metrostations van de MIVB.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *In mei 2022 keurde het parlement een resolutie goed over de vrouwelijking van bus- en metrohaltes. De indieners riepen de regering op tot een aantal acties.*

Zo vroegen ze om de MIVB te verzoeken om jaarlijks een bijgewerkt overzicht van de namen van haar haltes te bezorgen, om na te gaan of de huidige namen van haltes overeenstemmen

sur son réseau et de communiquer annuellement un tableau permettant d'identifier les changements par rapport à l'année précédente ;

- évaluer si les noms d'arrêts actuels correspondent aux valeurs portées par la Région bruxelloise, notamment en matière de lutte contre le racisme et l'antisémitisme, et compte tenu de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, du travail de décolonisation et du respect des droits humains ;

- mettre à l'honneur des femmes connues, mais également celles qui seraient moins connues et n'ont pas encore été valorisées dans notre espace public, au regard de ce qu'elles ont pu apporter à notre société ;

- tendre vers un équilibre entre les noms de femmes et d'hommes, hormis les stations dont les noms revêtent un nom portant un critère géographiquement ou historiquement emblématique dans la capitale.

Dans un monde où les filles et les femmes se voient parfois interdire d'aller à l'école ou à l'université et où s'habiller comme elles le souhaitent ne se fait parfois qu'au péril de leur vie, où le viol continue d'être utilisé comme une arme de guerre dans les zones de conflit, de la République démocratique du Congo jusqu'en Ukraine, on apprenait récemment le viol d'une étudiante sur le campus de la Plaine. Dans notre Région, être une femme ne permet guère d'éviter les harcèlements, le recours aux stratégies d'évitement et les risques d'agressions.

Où en êtes-vous dans la mise en œuvre de cette résolution ?

La STIB est-elle en mesure de nous communiquer le tableau des noms d'arrêts de tram, de bus et de métro mentionné ci-dessus ?

Où en est l'évaluation des noms d'arrêts en rapport avec les valeurs portées par la Région bruxelloise ?

La mise à l'honneur de femmes, connues et moins connues, par la féminisation de noms d'arrêts et de stations est-elle bien intégrée au sein de la direction de la STIB ?

L'équilibre entre noms de femmes et d'hommes, hormis les stations revêtant un critère géographiquement ou historiquement emblématique dans la capitale, est-il bien reconnu par la direction de la STIB comme un objectif à atteindre à terme ?

¹¹⁸⁷ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La STIB, compétente dans le choix des noms de ses arrêts de surface, se réfère à la toponymie - noms de rues, de places, etc. - de la capitale, afin que les voyageurs se repèrent plus facilement.

Comme déjà indiqué, notamment en réponse à la question écrite n° 134 de Mme Czekalski, la volonté de féminisation des arrêts de surface figure bien dans les préoccupations de la STIB, pour visibiliser les personnalités féminines inspirantes et rendre notre espace public régional plus inclusif. La STIB est donc favorable à la féminisation des arrêts, chaque fois que c'est techniquement

met de waarden van het gewest, om bekende en minder bekende vrouwen eer te betonen en om te streven naar een evenwicht tussen de namen van vrouwen en mannen.

Hoever staat de uitvoering van de resolutie?

Kan de MIVB een overzicht bezorgen van de namen van alle haltes?

Hoever staat de toetsing van die namen aan de waarden van het gewest?

Is de directie van de MIVB zich ervan bewust dat ze meer vrouwen moet eren door haltes een naam van bekende of minder bekende vrouwen te geven? Beseft ze dat er op termijn een evenwicht moet komen tussen haltes met een mannen- en een vrouwen-naam?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *De MIVB noemt haar haltes heel vaak naar straten of pleinen in de buurt, zodat passagiers zich beter kunnen oriënteren.*

De MIVB streeft echter waar mogelijk wel degelijk naar een vervrouwelijking van de bovengrondse haltes, om zo inspirerende vrouwen meer zichtbaarheid te geven en het gewestelijke grondgebied inclusiever te maken. Jammer genoeg zijn veel straten en pleinen die bijna iedereen kent in het verleden naar mannen genoemd, waardoor de mogelijkheden voor de MIVB eerder beperkt zijn. Dat neemt niet weg dat de

possible et que cela fait sens par rapport au repérage de ses clients sur son réseau.

Malheureusement, un grand nombre de places et de rues portant des noms masculins sont historiquement des repères bien ancrés dans la ville et faisant partie de l'identité de certains quartiers. Cela limite la marge de manœuvre de la STIB, mais ne l'empêche pas de saisir toutes les opportunités de féminisation de ses arrêts compatibles avec les impératifs de ses clients.

Ainsi, la STIB recherche les lieux portant des noms de femmes à proximité immédiate de ses arrêts, de manière à conserver un sens toponymique par rapport à leur localisation. Vu le peu d'artères, places, parcs, etc. portant des noms de femmes à Bruxelles, l'exercice n'est pas aisé.

En avril 2021, la STIB a annoncé l'attribution de noms féminins à dix nouveaux arrêts d'ici à 2023, grâce à la création de nouvelles lignes et du plan bus. Entre janvier 2021 et fin 2022, treize arrêts aux noms féminins ont vu le jour :

- janvier 2021 : l'arrêt Forestoise est devenu l'arrêt Gatti de Gamond ;

- avril 2021 : l'arrêt de bus Parc est devenu l'arrêt Rosa Parks ; un arrêt Clémence Everard a été créé à Anderlecht pour le nouveau terminus des bus situé à proximité de l'hôpital Érasme ;

- septembre 2021 : l'arrêt Demunter sur les lignes de bus 13 et 88 a été rebaptisé Audrey Hepburn ; l'arrêt Ypres de la ligne de tram 51 a été rebaptisé Marguerite Duras ; l'arrêt Stallaert de la ligne de bus 60 est devenu Marie Depage ; l'arrêt Outre-Ponts des lignes de trams 62 et 93 est devenu Marie-Christine / Maria-Christina et un arrêt baptisé Madeleine / Magdalena a été créé sur la nouvelle ligne de bus 52 ;

¹¹⁸⁹ - mars 2022 : l'arrêt Dieudonné Lefèvre de la ligne 88 est devenu l'arrêt Andrée De Jongh ; l'arrêt Loyauté de la ligne 53 a été rebaptisé Amélie Gomand ; l'arrêt Reniers sur les lignes 13 et 83 est devenu l'arrêt Fernande Volral ; l'arrêt Livingstone des lignes 59 et 64 est devenu l'arrêt Marie-Louise ;

- octobre 2022 : l'arrêt Suzan Daniel a été créé sur les lignes 14, 20 et 86.

En 2023 et 2024, la STIB poursuivra le travail de féminisation dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus. Les noms de femmes suivants viendront prochainement s'ajouter au réseau de la STIB :

- l'arrêt Invalides de la ligne 72 deviendra l'arrêt Ginette Javaux ;

- l'arrêt Pasteur de la ligne 43 deviendra l'arrêt Jacqueline Harpman ;

- l'arrêt Ring 0 deviendra l'arrêt Henriette Lauwers ;

maatschappij op zoek gaat naar plaatsen in de buurt van de halte die een vrouwennaam dragen.

In april 2021 liet de MIVB weten dat tegen 2023 tien nieuwe haltes een vrouwennaam zouden krijgen dankzij het Busplan en de opening van nieuwe lijnen. Tussen januari 2021 en eind 2022 kregen al dertien haltes een vrouwennaam.

Ook in 2023 en 2024 zal de MIVB in het kader van de uitvoering van het Busplan doorgaan met het vervrouwelijken van haar haltes.

- deux nouveaux arrêts seront créés : l'arrêt Akarova et l'arrêt Juliette Wytsman.

1191 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- C'est ce que l'on peut appeler un bon début ! Il est en effet essentiel de voir les résolutions de notre Parlement suivies d'effets. Vous vous souviendrez que ces évolutions sont intervenues à la suite de la petite polémique suscitée par le changement de nom provisoire d'un arrêt, que l'on avait rebaptisé en hommage à un directeur de la STIB parti à la retraite. J'osais alors espérer qu'il ne faudrait pas attendre plus de directrices à la STIB pour augmenter le nombre d'arrêts portant des noms féminins. Notre résolution a donc permis d'accélérer le mouvement.

- *L'incident est clos.*

1195 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

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 **et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1195 **concernant les opportunités stratégiques locales de la STIB en matière de consommation énergétique.**

1197 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'ai interrogé le gouvernement bruxellois à plusieurs reprises au sujet de la consommation énergétique, de l'approvisionnement et des occasions à saisir en matière de production d'énergie. Une mutualisation intéressante pourrait être mise en place grâce à l'incinérateur de Bruxelles Énergie.

Vous n'ignorez pas que l'incinérateur de Bruxelles produit de l'énergie en utilisant les déchets résiduels comme combustible. L'avantage de ce réseau de chaleur est qu'avec une tonne de déchets, il peut produire 500 kilowattheures (kWh) d'électricité ou 2.000 kWh de chaleur. Le rendement énergétique d'une installation de production électrique varie entre 25 et 55 %, alors que celui d'une installation de production de chaleur varie entre 85 et 95 %.

Les destinataires du réseau de chaleur sont actuellement le centre commercial Docks Brussel, des PME locales et les serres du domaine royal de Laeken. Pourquoi ne pas avoir plus d'ambition et effectuer le raccordement du réseau haute tension de la STIB à la centrale de production électrique qui est couplée à l'incinérateur de Bruxelles Énergie ?

En réponse à une de mes questions écrites, la ministre Van den Brandt avait expliqué que la STIB consomme 250 gigawattheures (GWh) par an pour son réseau et ses bâtiments.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Dat is in elk geval een goed begin. Het verheugt mij dat de vrouwelijking van de haltenamen dankzij de resolutie in een stroomversnelling is gekomen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de lokale strategische mogelijkheden voor de MIVB inzake energieverbruik.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Ik vroeg de regering al meermaals naar het energieverbruik en -bevoorrading van de MIVB. Ik zie namelijk een interessante mogelijkheid. Waarom sluit u het hoogspanningsnet van de MIVB niet aan op de elektriciteitscentrale die aan de verbrandingsoven van Brussel-Energie is gekoppeld? Die kan met de restwarmte van een ton afval 500 kWh elektriciteit of 2.000 kWh warmte produceren en levert nu al energie voor het warmtenet waarop Docks Brussel, plaatselijke kmo's en de serres van het koninklijk domein in Laken zijn aangesloten.*

Op een schriftelijke vraag antwoordde minister Van den Brandt dat de MIVB 250 GWh per jaar verbruikt. Het merendeel gaat naar het vervoersnet. Door verdere elektrificering zal het verbruik gaandeweg nog toenemen. Aspiravi zal 20% van het hoogspanningsverbruik van de MIVB leveren. De met behulp van de restwarmte van de verbrandingsoven opgewekte elektriciteit kan echter ook een interessante energiebron zijn.

Overleggen de MIVB, Net Brussel en u daarover? Bent u van plan om de strategische kans die de verbrandingsoven biedt, te grijpen? Zo ja, wanneer?

Waarom is er nog geen leveringscontract met de verbrandingsoven?

La très grande majorité de l'énergie consommée sert pour l'exploitation du réseau de trams, de bus et de métros. La consommation devrait être de plus en plus élevée à la suite de l'électrification du parc de la STIB.

Dans la presse, on pouvait lire fin janvier qu'Aspiravi allait fournir 20 % de la consommation haute tension de la STIB. Cette dernière diversifie donc ses sources d'énergie et on peut l'en féliciter, mais pourquoi ne pas privilégier le local par le biais de l'incinérateur de Bruxelles ?

Avec l'augmentation des prix de l'énergie, le risque de panne de courant à large échelle (black-out), l'électrification croissante du réseau de la STIB, etc., cette mutualisation pourrait se révéler intéressante. Le raccordement du réseau haute tension de la STIB à la centrale de production électrique couplée à l'incinérateur de Bruxelles Énergie représente une opportunité stratégique unique qui devrait pouvoir aboutir.

Quels sont les contacts entre la STIB, Bruxelles Propreté et vos cabinets respectifs à ce sujet ? Cette occasion stratégique va-t-elle être saisie ? Si oui, quand ?

Pourquoi un contrat comme celui signé avec Aspiravi n'a-t-il pas encore été conclu avec l'incinérateur de Bruxelles ?

Quels sont les besoins et les avantages identifiés par la STIB par rapport à cette opportunité ?

Quelles sont les différentes sources d'énergie de la STIB ? Quelle en est la ventilation ?

¹¹⁹⁹ **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La STIB et l'incinérateur dialoguent bien évidemment : il s'agit de deux acteurs publics bruxellois, l'un grand consommateur d'électricité et l'autre, producteur. Des contacts au sujet d'une interconnexion du réseau haute tension de la STIB avec la centrale électrique de l'incinérateur sont en cours depuis 2016 entre la STIB et Bruxelles Énergie, exploitant de l'incinérateur.

Ces contacts ont pour objet d'explorer la faisabilité technique et opérationnelle de mise en œuvre de cette interconnexion, en ce inclus les aménagements contractuels avec les parties prenantes, comme le gestionnaire de réseau de transport Elia.

L'hypothèse explorée est que le raccordement direct du réseau haute tension de la STIB et le mode de fonctionnement spécifique de la centrale de l'incinérateur permettraient à la STIB de maintenir une alimentation électrique sur son réseau en cas de black-out. Cette assurance d'une continuité d'alimentation, si elle se confirme, pourrait permettre à la STIB de garantir, en cas de black-out, l'évacuation des personnes présentes sur son réseau et un maintien d'une alimentation ciblée sur les installations les plus critiques (dispatching de la STIB et de Bruxelles Mobilité).

De plus, cette hypothèse d'un raccordement direct à la centrale de production de l'incinérateur permettrait, pour une partie significative de l'énergie consommée par la STIB, de ne pas

Welke behoeften en voordelen ziet de MIVB in de verbrandingsoven als energiebron?

Uit welke bronnen haalt de MIVB haar energie? Hoe is haar energieverbruik gespreid?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).- *De MIVB en Brussel-Energie overleggen sinds 2016 over de aansluiting van het hoogspanningsnet van de MIVB op de elektriciteitscentrale van de verbrandingsoven. Ze onderzoeken de haalbaarheid ervan en de aan te passen contracten met onder andere netbeheerder Elia.*

Het scenario houdt in dat de elektriciteitscentrale van de verbrandingsoven de MIVB van elektriciteit blijft voorzien bij bijvoorbeeld een stroomonderbreking. De MIVB zou dan over elektriciteit beschikken om de reizigers te evacueren en belangrijke installaties draaiende te houden.

Door de aansluiting van de MIVB moet de elektriciteitscentrale bovendien geen stroom op het net zetten. De MIVB gebruikt op die manier lokale, hernieuwbare stroom en de elektriciteitscentrale bespaart op transport- en distributiekosten.

Dat is uiteraard een aantrekkelijk scenario, maar het vergt wat aanpassingen. Om te beginnen is de verbrandingsoven meer dan veertig jaar oud en zijn er moderniseringswerken nodig om een rechtstreekse aansluiting op het MIVB-hoogspanningsnet mogelijk te maken.

transiter sur le réseau de distribution et de transport d'Elia et Sibelga. Cette possibilité représente donc une occasion d'alimenter une partie importante des besoins de la STIB en énergie locale et renouvelable, ainsi que d'économiser les coûts de transport et de distribution facturés respectivement par Elia et Sibelga.

Si cette hypothèse théorique est évidemment attractive, elle demande des adaptations conséquentes.

D'abord, du point de vue technique de la connexion. L'incinérateur, actif industriel essentiel pour la salubrité de la Région, est déjà âgé de plus de 40 ans. C'est pourquoi différents travaux de modernisation sont à l'œuvre. Ils pourraient permettre, une fois ce prérequis assuré, d'envisager une connexion directe.

¹²⁰¹ Ensuite, l'adéquation entre le profil de consommation de la STIB et celui de production de l'incinérateur, discontinu d'une part et continu de l'autre, est à examiner. Avant de considérer une connexion directe, il importe de s'assurer de leur compatibilité et de la pertinence d'une telle connexion. Le dialogue se poursuit à ce sujet entre la STIB et le Groupe ABP.

En parallèle, il faut s'assurer que les implications légales d'une connexion directe s'inscrivent bien dans le cadre de l'ordonnance « Électricité ». Des contacts sont en cours également entre la STIB, Bruxelles Environnement et le facilitateur pour le partage d'énergie, afin d'évaluer les potentialités du nouveau cadre légal concernant le partage d'énergie.

Vous me questionnez en outre sur les sources d'énergie de la STIB. Actuellement, la STIB se fournit essentiellement sur le marché de gros de l'électricité à travers un marché public conclu avec un fournisseur d'énergie pour la partie haute tension. Cette fourniture est entièrement couverte par des certificats d'origine européens, garantissant l'origine renouvelable de l'approvisionnement.

À partir de 2023, 20 % de l'approvisionnement de la STIB seront issus de la production éolienne belge, conformément à l'accord négocié avec Aspiravi.

¹²⁰³ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'entends qu'un dialogue est en cours depuis 2016. Nous sommes en 2023, et force est de constater que cela patine. Il est regrettable qu'une telle occasion n'aboutisse pas encore sur le territoire bruxellois. Il est grand temps de penser au renforcement électrique pour faire face aux futurs besoins et d'avancer dans les travaux de modernisation dont vous avez brièvement parlé. Il existe des occasions de mutualisation des ressources entre Bruxelles Énergie, Bruxelles Propreté et la STIB. Le potentiel est là, et des synergies doivent être développées entre les différentes administrations. Je vous remercie pour le suivi qui sera effectué en la matière.

- *L'incident est clos.*

Daarnaast moeten het verbruiksprofiel van de MIVB en het productieprofiel van de verbrandingsoven op elkaar worden afgestemd, alvorens ze op elkaar kunnen worden aangesloten. De aansluiting moet bovendien voldoen aan de wettelijke bepalingen in de ordonnantie betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

Momenteel koopt de MIVB hernieuwbare energie op de groothandelsmarkt voor elektriciteit via een aan een leverancier toegekende overheidsopdracht. Er is met Aspiravi overeengekomen dat vanaf dit jaar 20% van de geleverde energie uit Belgische windmolenparken komt.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het overleg loopt sinds 2016. Er zit met andere woorden weinig vooruitgang in. U moet dringend werk maken van dergelijke synergieën op het vlak van energie.*

- *Het incident is gesloten.*

1207 **QUESTION ORALE DE M. PEPIJN KENNIS**

1207 **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,**

1207 **concernant la coconstruction du plan tram avec les riverains et les usagers.**

1209 **M. Pepijn Kennis (Agora) (en néerlandais).**- *Le plan directeur tram a été approuvé en décembre 2022. Il charge la ministre de la Mobilité de coordonner la mise en œuvre de projets de tram avec les communes, les riverains et les usagers.*

Quelles méthodes envisagez-vous pour garantir une telle coconstruction du plan directeur tram ? Quel sera son impact dans la mise en œuvre du plan ?

Quels enseignements tirez-vous du processus appliqué lors de la construction de la ligne de tram 10 ? Comment les intégrerez-vous dans la mise en œuvre du plan directeur tram ?

1211 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État (en néerlandais).**- *Comme vous, le gouvernement est persuadé de l'importance de la participation citoyenne dans la transformation de Bruxelles. C'est pourquoi un service de la participation a été créé en 2020, qu'il existe la commission mixte et que le plan régional de mobilité a été élaboré en concertation avec les citoyens.*

Conformément à l'accord de majorité, le gouvernement confirme l'importance du tram dans la mobilité régionale. Aussi a-t-il élaboré le plan directeur tram 2030, qui s'appuie sur les objectifs généraux de Good Move et prévoit la consultation des citoyens.

La STIB a acquis une certaine expérience de la participation citoyenne efficace, notamment lors de la construction de la ligne de tram 9, et plus encore de la ligne 10 : un panel de riverains, de commerçants et d'experts avait accompagné toutes les étapes du projet pendant dix-huit mois, de l'étude d'incidences à la demande de permis.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PEPIJN KENNIS

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

betreffende de coconstructie van het tramplan met buurtbewoners en gebruikers.

De heer Pepijn Kennis (Agora).- In december 2022 keurde de regering het Richtplan Tram 2030 goed. Daarin wordt de minister van Mobiliteit belast met de uitvoering van de projecten, in samenspraak met gemeenten, buurtbewoners en gebruikers.

Zo'n coconstructie is, zoals steeds, van essentieel belang om iedereen inspraak te geven in beslissingen die hun aanbelangen. De deelnemers aan de coconstructie moeten over voldoende informatie beschikken en de tijd en middelen krijgen om met elkaar in discussie te gaan. Het resultaat moet ook ergens toe leiden. In die zin kunnen we uit de aanleg van tramlijn 10 lessen trekken over de aanpak van coconstructie.

Welke methoden onderzoekt u om de coconstructie van het tramplan tot stand te brengen? Hoe betreft u de bewoners en gebruikers? Welke garanties bouwt u in zodat u niet alleen de gebruikelijke deelnemers, maar een doorsnede van de hele Brusselse bevolking betreft?

Welke impact heeft de aanpak van de coconstructie op de uiteindelijke uitvoering van het Richtplan Tram 2030? Welke beslissingen moet u nog nemen en in hoeverre zullen de coconstructieprocessen daarin bepalend zijn?

Welke lessen trekt u uit het proces rond tramlijn 10? Hoe worden die lessen geïmplementeerd in de uitvoering van het Richtplan Tram 2030?

Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris.- We delen uw visie dat participatie een belangrijk onderdeel is van de transformatie van Brussel tot een gewest voor en door zijn bewoners. Dat geldt overigens niet alleen voor mobiliteit en stadsontwikkeling. Ook in andere beleidsaspecten hecht de Brusselse regering belang aan burgerparticipatie. Daarom hebben we in 2020 een participatiedienst opgericht, is er de gemengde burgercommissie en werd het Gewestelijk Mobiliteitsplan uitgewerkt met ruime inspraakmogelijkheden voor de burgers.

Zoals bepaald in het regeerakkoord, bevestigt de regering het belang van de tram als cruciaal element in het mobiliteitsaanbod en de stadsontwikkeling. De regering heeft een strategische visie op de uitbreiding van het tramaanbod tegen 2030 uitgewerkt: het Richtplan Tram 2030.

Dat plan gaat uit van de algemene doelstellingen van Good Move en de raadpleging van de burgers door de verschillende overheidsinstanties. Het plan legt de grote lijnen vast van de tramverlengingen en de nieuw aan te leggen tramverbindingen

Il sera procédé de la même manière pour les nouveaux projets de lignes, puisqu'il en résulte de meilleurs projets et une meilleure adhésion de la population.

tot 2030. Aan elk project gaat een studie vooraf, die bepalend is voor de technische aspecten, de precieze route en de deadlines. Ook op dat niveau kan en zal participatie worden georganiseerd.

Op vlak van de concrete uitvoering heeft de MIVB de afgelopen jaren bijkomende ervaring met efficiënte burgerparticipatie opgedaan. Dat was al het geval voor tramlijn 9 naar Jette en nog meer voor tramlijn 10 naar Neder-Over-Heembeek. Gedurende een periode van achttien maanden werd een panel samengesteld van omwonenden, handelaars en experts. Dat panel tekende samen met de MIVB het precieze traject van tramlijn 10 uit.

Het is de bedoeling om voor de nieuw te ontwikkelen tramlijnen op eenzelfde manier te werken als voor tram 10 naar Neder-Over-Heembeek, met in een eerste fase een impactstudie en in een tweede fase een ontwikkelingsstudie, die eindigt met de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning.

Burgerparticipatie zal deel uitmaken van beide fasen. Het is onze overtuiging dat zulks tot betere en meer gedragen projecten leidt.

De heer Pepijn Kennis (Agora).- We zijn het erover eens dat burgerbetrokkenheid en coconstructie belangrijk zijn, maar de manier waarop dat gebeurt, is essentieel. Bij Good Move zijn de grote lijnen uitgezet en het plan is met een hoge mate van burgerparticipatie tot stand gekomen, maar de uitvoering ervan kan in de wijken op veel minder enthousiasme rekenen.

Het is belangrijk om concreet te maken hoe het coconstructieproces van a tot z verloopt en hoe het resultaat in de praktijk wordt gebracht. Niet alleen de grote lijnen zijn dus van belang, maar burgers en gebruikers moeten ook bij de uitvoering worden betrokken.

- Het incident is gesloten.

¹²¹³ **M. Pepijn Kennis (Agora)** (en néerlandais).- *La participation citoyenne et la coconstruction sont certes importantes, mais la façon de les organiser l'est tout autant.*

Il est important de définir concrètement toutes les étapes de cette coconstruction et d'associer également riverains et usagers à sa mise en œuvre.

- L'incident est clos.