



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

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

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 18 DÉCEMBRE 2017**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 18 DECEMBER 2017**

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 du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
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 dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels/

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	8
Interpellation de M. Bernard Clerfayt	8
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à Mme Bianca Debaets, Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-Être	
concernant "la sécurité des piétons sur le territoire bruxellois".	
Interpellation jointe de M. Julien Uyttendaele,	8
concernant "la technique de marquage en 3D des passages pour piétons comme moyen de lutte contre les accidents de la route".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	8
concernant "l'amélioration du respect des règles en matière de sécurité routière".	
Discussion conjointe – Orateurs :	14
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
M. Bruno De Lille (Groen)	
M. Paul Delva (CD&V)	
Mme Bianca Debaets, secrétaire d'état	
M. Bernard Clerfayt (DéFI)	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Bianca Debaets, secrétaire d'Etat	
QUESTIONS ORALES	28

INHOUD

INTERPELLATIES	8
Interpellatie van de heer Bernard Clerfayt	8
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de veiligheid van de voetgangers op het Brussels grondgebied".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Julien Uyttendaele,	8
betreffende "de techniek van de 3D-markeringen voor de oversteekplaatsen van de voetgangers als middel in de strijd tegen de verkeersongelukken".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	8
betreffende "de verbetering van de handhaving inzake verkeersveiligheid".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	14
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
De heer Bruno De Lille (Groen)	
De heer Paul Delva (CD&V)	
Mevrouw Bianca Debaets,	
De heer Bernard Clerfayt (DéFI)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Bianca Debaets, staatssecretaris	
MONDELINGE VRAGEN	28

Question orale de M. Ridouane Chahid	28	Mondelinge vraag van de heer Ridouane Chahid	28
à Mme Bianca Debaets, Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-être animal,		aan mevrouw Bianca Debaets, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "le traitement des amendes routières".		betreffende "de verwerking van de verkeersboetes".	
Question orale de Mme Joëlle Maison	28	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	28
à Mme Bianca Debaets, Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au Développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des Chances et du Bien-être animal,		aan mevrouw Bianca Debaets, Staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
concernant "les tests d'aptitude à la conduite".		betreffende "de rijvaardigheidstesten".	
INTERPELLATION	32	INTERPELLATIE	32
Interpellation de M. Bruno De Lille	32	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	32
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,		tot de heer Rudi Vervoort, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,	
et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		en tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la modification des plans pour la place De Brouckère".		betreffende "de gewijzigde plannen van het De Brouckèreplein".	
Discussion – Orateurs :	34	Bespreking – Sprekers:	34
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Mme Cielte Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	

QUESTIONS ORALES	38	MONDELINGE VRAGEN	38
Question orale de M. Serge de Patoul	38	Mondelinge vraag van de heer Serge de Patoul	38
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le projet de déménagement de l'arrêt de tram du square Léopold II et le risque de détérioration de l'environnement aux abords du Palais Stoclet".		betreffende "het project voor de verplaatsing van de tramhalte aan het Leopold II-plantsoen en het gevaar voor de beschadiging van het leefmilieu rond het Stoclet-paleis".	
Question orale de Mme Cielte Van Achter	43	Mondelinge vraag van mevrouw Cielte Van Achter	43
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le (ré)aménagement des maillons les plus faibles du réseau de pistes cyclables".		betreffende "de (her)aanleg van de meest zwakke schakels in het fietsnetwerk".	
Question orale de M. Hamza Fassi-Fihri	46	Mondelinge vraag van de heer Hamza Fassi-Fihri	46
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".		betreffende "de stakingsaanzegging van de Belgische federatie van de taxi's".	
INTERPELLATION	47	INTERPELLATIE	47
Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	47	Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	47
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le feu vert de la commission de concertation pour l'avenue du Port".		betreffende "het groene licht van de overlegcommissie voor de Havenlaan".	
QUESTIONS ORALES	47	MONDELINGE VRAGEN	47
Question orale de M. Emmanuel De Bock	47	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock	47

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la fermeture du pont Saint-Job aux véhicules de plus de 3,5 tonnes".

Question orale de Mme Julie de Grootte 47

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le réaménagement de la place Meiser".

Question orale de M. André du Bus de 48
Warnaffe

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la gestion des feux de circulation à Bruxelles".

aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton om de brug over het station Sint-Job te gebruiken".

Mondelinge vraag van mevrouw Julie de 47
Grootte

aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

Mondelinge vraag van de heer André du Bus 48
de Warnaffe

aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het beheer van de verkeerslichten in Brussel".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. BERNARD CLERFAYT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE

concernant "la sécurité des piétons sur le territoire bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "la technique de marquage en 3D des passages pour piétons comme moyen de lutte contre les accidents de la route".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "l'amélioration du respect des règles en matière de sécurité routière".

Mme la présidente.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra aux interpellations.

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BERNARD CLERFAYT

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de veiligheid van de voetgangers op het Brussels grondgebied".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

betreffende "de techniek van de 3D-markeringen voor de oversteekplaatsen van de voetgangers als middel in de strijd tegen de verkeersongelukken".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de verbetering van de handhaving inzake verkeersveiligheid".

Mevrouw de voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de interpellaties beantwoorden.

La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Un événement tragique a fait récemment l'actualité : début novembre, une riveraine est décédée chaussée de Haecht, renversée par une voiture qui, selon l'enquête, roulait un peu trop vite. Le décès de cette jeune femme, journaliste pour un grand quotidien néerlandophone, a beaucoup ému, et la presse néerlandophone en a beaucoup parlé.

Cet accident a soulevé beaucoup de questions et réveillé les souvenirs de nombreux habitants à Bruxelles et aux alentours à propos de la vitesse excessive des véhicules sur une série de voiries, ainsi que de la sécurité des piétons.

En dépit d'une part de fatalité, ces incidents sont, par définition, évitables. Ils coûtent ou détruisent la vie de plus de mille personnes chaque année en Belgique. Ce n'est pas un secret, nous roulons bien trop vite sur nos routes, et sur certains tronçons en particulier. La violence routière constitue d'ailleurs l'un des problèmes les plus souvent signalés par les habitants lorsque la police les sonde sur l'insécurité, avant même les agressions ou les cambriolages.

Ce n'est pas la première fois que des accidents, dont certains très graves, se produisent sur la chaussée de Haecht, le plus souvent à cause d'une vitesse inadaptée. Il s'agit d'une voirie régionale limitée, sur la plus grande partie de son tronçon, à 50km/h, et même à 30km/h sur certaines sections, devant les écoles.

Dans des courriers, la commune de Schaerbeek a plus d'une fois attiré l'attention de Bruxelles Mobilité, ainsi que la vôtre, Mme Debaets, à ce sujet, demandant un examen approfondi de la sécurité routière afin de vérifier la possibilité de prévoir des aménagements complémentaires ou de placer des radars préventifs ou répressifs. Cette demande a également été formulée pour d'autres voiries régionales importantes qui traversent Schaerbeek où se posent les mêmes problèmes et où la population émet les mêmes plaintes.

Dans le brouhaha médiatique qui a suivi cet incident, j'ai entendu que vous proposiez de réduire la vitesse de circulation autorisée sur l'ensemble de la Région à 30km/h. Néanmoins, limiter la vitesse à 50 ou 30km/h ne va pas, en soi, changer grand-

De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).*- *Begin november werd een journaliste van De Standaard in de Haachtsesteenweg doodgereden door een auto die veel te snel reed. Er werd veel over geschreven in de Nederlandstalige pers.*

Dit ongeval roept heel wat vragen op over de snelheid van auto's op bepaalde wegen en de veiligheid van de voetgangers. Dergelijke ongevallen kunnen normaal gezien worden voorkomen.

Overdreven snelheid kost elk jaar meer dan duizend levens in België. Agressief rijgedrag is overigens een van de problemen die het vaakst worden vermeld in veiligheidsenquêtes van de politie, nog voor geweld en inbraken.

Er gebeuren wel vaker ongevallen in de Haachtsesteenweg. Ze worden meestal veroorzaakt door een te hoge snelheid. Het gaat om een gewestweg waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u, en tot 30 km/u in de omgeving van scholen.

De gemeente Schaerbeek heeft Brussel Mobiliteit en staatssecretaris Debaets meermaals aangeschreven om bijkomende maatregelen of de plaatsing van preventieve of repressieve camera's te vragen voor de Haachtsesteenweg en andere grote gewestwegen die Schaerbeek doorkruisen en waar dezelfde problemen worden vastgesteld.

U stelde voor om de maximumsnelheid in het hele gewest te beperken tot 30 km/u. Snelheidsbeperkingen alleen volstaan echter niet. De rijweg moet ook worden aangepast en er moeten voldoende middelen voor controles worden vrijgemaakt.

Door de terreurdreiging gaan de politiemiddelen vooral naar ordehandhaving en veiligheid in het algemeen, waardoor heel wat politiezones minder middelen hebben om verkeersovertredingen, waaronder snelheidsovertredingen, te controleren.

Bovendien heeft het geen nut om processen-verbaal op te stellen als daar nadien geen administratief of gerechtelijk gevolg aan wordt gegeven. Als de automobilisten geen boete of veroordeling krijgen, worden zij niet voldoende gemotiveerd om hun gedrag te veranderen.

chose. Pour accompagner cette volonté, il faut prévoir des aménagements physiques et se donner les moyens de faire respecter cette vitesse par la population d'automobilistes afin de lutter efficacement contre les pratiques délictueuses sur la route.

Nous en venons ainsi directement à la question des moyens, en particulier sur ceux dont dispose la police et les services chargés de faire respecter la réglementation. Ces derniers temps, en raison du phénomène de terrorisme, la tension, l'énergie et les moyens policiers ont été détournés vers le maintien de l'ordre et la sécurité en général. Beaucoup de zones de police se sont ainsi retrouvées avec des moyens diminués pour contrôler les infractions au Code de la route et, en particulier, la vitesse excessive.

En outre, on le sait, il est inutile de dresser des procès-verbaux si, ensuite, le traitement administratif et judiciaire n'aboutit pas et si les citoyens ne ressentent donc pas la volonté politique et administrative de faire respecter la vitesse. Si les procès-verbaux ne sont pas suivis d'une invitation à payer une amende ou d'une condamnation pour les délits les plus graves, les automobilistes ne sentent pas suffisamment motivés à modifier leur comportement.

Quels aménagements prévoyez-vous pour réduire la vitesse sur la chaussée de Haecht ? Où est-il possible d'en installer ? Qu'en est-il pour les autres voiries régionales considérées comme dangereuses ?

Comptez-vous interpeller les ministres fédéraux compétents sur cette problématique ainsi que sur les moyens nécessaires dont doit disposer la police pour lutter contre l'insécurité routière, et notamment le ministre de la Justice ? On nous dit en effet que les tribunaux de police sont débordés de missions et ont du mal à assurer le suivi de l'ensemble des procès-verbaux dressés par les forces de police, voire par les radars automatiques. On annonce pourtant l'installation de nouveaux radars. Je sais d'ailleurs que vous avez une déclaration à nous faire à ce propos.

Les procès-verbaux sont-ils la réponse adaptée à cette situation ?

Que proposez-vous pour modifier la culture

Welke maatregelen zult u nemen om de snelheid op de Haachtsessesteenweg te beperken? Hoe zit het met de andere gewestwegen die als gevaarlijk worden beschouwd?

Zult u de bevoegde federale ministers, en in het bijzonder de minister van Justitie, aanspreken over dit probleem en over de middelen die de politie nodig heeft om verkeersonveiligheid te bestrijden? Men zegt ons dat de politierechtbanken te veel werk hebben en moeite hebben om alle processen-verbaal van de politiediensten en automatische camera's op te volgen. Tegelijkertijd wordt de plaatsing van nieuwe radars aangekondigd.

Zijn processen-verbaal wel de beste oplossing om verkeersonveiligheid aan te pakken?

Hoe wilt u het rijgedrag in Brussel veranderen?

Wat zult u doen om de naleving van de verkeersregels af te dwingen en het aantal ongevallen in Brussel te verminderen?

automobile en Région bruxelloise ? Que faut-il faire pour que les règles édictées par le Code de la route soient respectées ?

Comment veiller à ce que le nombre d'accidents de la route diminue durablement en Région bruxelloise ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele pour son interpellation jointe.

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'accidentologie des piétons est une préoccupation majeure, dans notre Région, d'autant que nos mobilités sont de plus en plus intermodales, au point qu'un même axe peut être le croisement de plusieurs types de mobilité et que, bien évidemment, nos comportements sont fortement configurés par une hyperconnectivité technologique qui n'est pas sans effet sur nos modes d'attention aux événements et nos façons de nous mouvoir dans la Région.

L'infrastructure joue un rôle considérable et la gestion des voiries comme les aménagements de l'infrastructure sont essentiels. Or on sait que les accidents de piétons traversant une voirie sur un passage pour piétons réglé par des feux ou par un policier représentent 17,6% des accidents de piétons. Les accidents de piétons sur un passage pour piétons non réglé par des feux sont, quant à eux, très influencés par les heures de pointe du matin et du soir durant la semaine. Par contre, l'heure de la pause-déjeuner est moins accidentogène et, chose importante, la concentration des accidents est dense durant les mois de décembre à mars. Le mois de septembre est encore problématique et, en hiver, l'aube et le crépuscule sont les moments les plus dangereux de la journée.

On sait aussi que l'erreur humaine est la cause d'accident majeure, mais une infrastructure mal pensée peut être accidentogène. C'est la raison pour laquelle les passages pour piétons non réglés par feux doivent répondre à des exigences plus précises et, bien sûr, à une cohérence dans leur positionnement sur les axes de circulation. Le conducteur est, de son côté, contraint par le Code de la route, d'approcher le passage à allure modérée, tout au long du franchissement. Il doit également anticiper la présence du passage pour ne

Mevrouw de voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De ongevallen met voetgangers in het Brussels Gewest baren ons zorgen. Mensen combineren steeds meer vervoerswijzen voor hun verplaatsingen in het Brussels Gewest. Bovendien laten weggebruikers zich gemakkelijk afleiden door technologische snuffjes, wat uiteraard een invloed heeft op de manier waarop ze zich verplaatsen.*

De weginrichting en het wegbeheer spelen een belangrijke rol. 17,6% van alle ongevallen met voetgangers houdt verband met situaties waarin mensen een weg oversteken via een zebrapad met verkeerslichten of een politieagent. Aan zebrapaden zonder verkeerslichten doen zich vaker ongevallen voor tijdens de spits en van december tot maart. Ook in september gebeuren er meer ongevallen. In de winter is het vooral tijdens de ochtend- en avondschemering gevaarlijk.

De meeste ongevallen zijn het gevolg van menselijke fouten, maar ook een ondoordachte weginrichting kan ongevallen veroorzaken. Daarom gelden er strikte eisen voor zebrapaden zonder verkeerslichten. Autobestuurders moeten ze volgens de Wegcode aan een gematigde snelheid naderen en anticiperen op de aanwezigheid van een oversteekplaats om ongevallen te vermijden. De meeste ongevallen met voetgangers doen zich voor wanneer het slachtoffer al over de helft van de weg is. Het is dan ook belangrijk dat oversteekplaatsen voldoende verlicht zijn en dat er genoeg en voldoende brede oversteekplaatsen zijn.

Daarnaast moet het voetpad een eind uitsteken bij die oversteekplaatsen en moet het verkeer er over één rijstrook gaan.

In het buitenland maken 3D-zebrapaden opgang. De gebruikte schildertechniek zorgt ervoor dat er

pas avoir la possibilité d'entamer un dépassement qui provoquerait un accident inévitablement. On sait d'ailleurs que c'est la seconde partie du franchissement du passage qui est la plus accidentogène. Par conséquent, la visibilité de jour et de nuit, suffisamment perceptible à l'avance, mais aussi la largeur et la fréquence des passages, pour éviter des traversées hors passage, permettent de nettement diminuer les accidents.

Il est également important de travailler à la mise au point d'avancées de trottoir, voire de ramener la circulation à une bande à hauteur de la traversée, pour limiter la longueur de celle-ci, prévenir les dépassements et diminuer ou réguler la vitesse des véhicules.

En raison de tous ces éléments, si l'on ajoute que la visibilité réciproque conducteur/piéton est essentielle, on ne peut rester indifférent au dispositif récemment remarqué dans une petite ville de pêcheurs en Islande, où fut dévoilé le tout premier passage pour piétons en trois dimensions. La technique de peinture des bandes joue sur un effet visuel et vise à donner l'impression d'un objet de hauteur supérieure qui doit faire ralentir. Ces passages existent aussi en Russie, en Chine et en Inde, d'où vient d'ailleurs cette idée, qui a amené à des expériences positives.

Dans le cadre du Plan piéton, avez-vous demandé que l'on mène des études sur les innovations en matière de sécurité, et singulièrement sur ce dispositif en trois dimensions ? Une expérience a certes été menée à Schaerbeek, mais pensez-vous qu'elle pourrait être mise à l'étude, notamment en matière de technique de marquage en trois dimensions, et éventuellement étendue à la Région ?

Existe-t-il un programme concret associant tant les communes que la Région en matière d'éclairage de passages pour piétons, afin d'en équiper le plus grand nombre et d'harmoniser les dispositifs, pour garantir une visibilité optimale de l'espace public ? Cette question a-t-elle été abordée avec Brulocalis ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

objecten op de weg lijken te liggen, waardoor bestuurders vertragen.

Vroeg u in het kader van het Voetgangersplan om studies uit te voeren over innoverende veiligheidsoplossingen, in het bijzonder 3D-zebrapaden?

Bestaat er een concreet programma voor gemeenten en gewest om zo veel mogelijk oversteekplaatsen voor voetgangers eenvormig te verlichten, zodat voor iedereen meteen duidelijk is waar er een oversteekplaats ligt? Besprak u dat met Brulocalis?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*):- *À Bruxelles, les conducteurs ont trop souvent un comportement asocial au volant (vitesse excessive ou inadaptée, stationnement en double file, téléphone en main, ...) et cela a de terribles conséquences. Les deux tragiques accidents survenus récemment à Schaerbeek à cause de la vitesse en témoignent.*

D'après Vias Institute, le nombre de victimes ne diminue pas. Il y a toujours plus d'accidents impliquant des cyclistes et le nombre d'accidents mortels a plus que doublé en moins de six mois. La politique du gouvernement bruxellois ne cadre manifestement pas avec les objectifs pour 2020, à savoir réduire de moitié le nombre de morts sur la route.

Trois ans après le début de cette législature, je tire la sonnette d'alarme. Il est urgent que vous preniez des mesures drastiques pour vous attaquer à ces comportements, grâce à des contrôles plus sévères et une gestion rapide et efficace des amendes. Je suis heureuse d'entendre que vous y travaillez. Il faut des accords clairs entre les communes, la police, la Région et le Parquet.

Comment évaluez-vous la politique de la sécurité routière à la lueur des chiffres préoccupants de Vias Institute ? Que faites-vous pour réduire de moitié le nombre de victimes de la route et pour diminuer le nombre d'accidents impliquant des cyclistes ?

Que faites-vous pour les zones les plus accidentogènes ?

Où en est la législation relative au centre dédié aux contraventions ? Quand sera-t-il opérationnel ?

Comment se déroule la collaboration entre la Région bruxelloise, les communes, la police et le Parquet pour améliorer la sécurité routière ? Quels accords y a-t-il pour faire respecter le Code de la route ?

Chaque zone de police a-t-elle une police de la circulation ? Quelles sont les priorités de ces services ?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA):- In Brussel worden we al te vaak geconfronteerd met asociaal rijgedrag, wat nefaste gevolgen heeft. De verschrikkelijke incidenten van de afgelopen weken zijn daarvan het droevige bewijs. Een journaliste werd op brutale wijze van het leven beroofd door een roekeloze chauffeur die haar van de weg maaide. Nog in Schaerbeek werd enkele dagen later iemand aangereden op het zebrapad. Hij werd met zware verwondingen naar het ziekenhuis overgebracht. Overdreven snelheid was ook daar de oorzaak. De chauffeur pleegde bovendien vluchtmisdrijf.

Naast die zware overtredingen zijn we in Brussel dagelijks getuige van ander asociaal rijgedrag zoals dubbelparkeren, rijden met de smartphone in de hand, overdreven en onaangepaste snelheid of zwaar optrekken.

Uit cijfers van het Vias Institute blijkt jammer genoeg dat het aantal slachtoffers niet afneemt. Er zijn steeds meer ongevallen met fietsers en het aantal dodelijke ongelukken is op minder dan een halfjaar tijd meer dan verdubbeld. Het beleid van de Brusselse regering is duidelijk niet in overeenstemming met de doelstellingen voor 2020, namelijk de halvering van het aantal verkeersdoden.

Drie jaar na de start van deze regeerperiode trek ik aan de alarmbel. U moet dringend het beleid herzien en veel drastischere maatregelen treffen om zulk asociaal gedrag aan te pakken via sterkere controle en sanctionering door een snel en efficiënt werkend boetecentrum. Ik ben blij te horen dat u daaraan werkt. Er moeten duidelijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeenten, de politie, het gewest en het parket.

Hoe evalueert u het verkeersveiligheidsbeleid in het licht van de verontrustende cijfers van het Vias Institute? Welke aanpassingen voert u door om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers alsnog te halveren en het aantal fietsongevallen te doen dalen? Hoe pakt u dat aan?

Wat doet u specifiek aan de zwarte punten, de zones die het gevoeligst zijn voor ongevallen? Ik heb de indruk dat dat veel te traag gaat en te weinig aandacht krijgt.

Hoever staat de wetgeving over het boetecentrum?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je regrette l'absence de notre ancien collègue M. Doyen. Il aurait pu rappeler l'histoire de la sécurité routière, et en particulier le fait que dans ce pays soi-disant développé, on considère encore que les accidents de la route sont une fatalité.

Pourtant, c'est un phénomène contre lequel il est parfaitement possible d'agir. Il exige seulement une politique de tolérance zéro. Certes, c'est sans doute beaucoup moins populaire que dans d'autres domaines liés à la sécurité. Il est néanmoins indispensable que les autorités fassent comprendre aux automobilistes qu'enfreindre le Code de la route est inacceptable, que le fait de rouler un peu vite - un petit délit très courant - n'est pas acceptable et que les conséquences peuvent être fatales. Renverser un enfant, ce n'est pas un simple accident. C'est la conséquence d'une infraction commise par quelqu'un qui est très conscient de ce risque potentiel.

J'aimerais donc entendre un discours beaucoup plus strict et volontariste de la part des autorités régionales sur le caractère inadmissible des infractions au Code de la route. Il est indispensable de combattre cette mentalité selon laquelle imposer des limitations de vitesse plus strictes est une atteinte à la liberté. Nous en sommes là. Et si nous en sommes là, c'est parce que certains messages ne

Ik heb begrepen dat de minister-president daaraan werkt. Wanneer zal het boetecentrum operationeel zijn?

Hoe verloopt de feitelijke samenwerking tussen het Brussels Gewest, de gemeenten, politie en parket om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Welke afspraken worden er gemaakt in het kader van het beleid voor de handhaving van de verkeersregels?

Heeft elke politiezone een verkeerspolitie? Wat zijn de prioriteiten van die diensten? Welke afspraken zijn er gemaakt tussen politie, gewest, gemeenten en parket over verkeersveiligheid?

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *In dit zogenaamd ontwikkelde land worden verkeersongevallen helaas nog altijd als onvermijdelijk beschouwd.*

Er is nochtans gemakkelijk wat aan te doen. Het enige wat we nodig hebben, is een nultolerantiebeleid, al zullen weinigen dat op gejuich onthalen. De overheid moet autobestuurders aan het verstand brengen dat de Wegcode overtreden onaanvaardbaar is, dat een beetje te snel rijden niet kan en dat de gevolgen daarvan dodelijk kunnen zijn. Als een kind omver wordt gereden, is dat niet simpelweg een ongeval. Het is het gevolg van een overtreding die werd begaan door iemand die zich zeer goed bewust was van de mogelijke gevolgen.

De gewestregering moet dan ook veel strenger optreden tegen wie de Wegcode overtreedt. De beleidsmakers hebben de zaken al te lang op hun beloop gelaten, waardoor het idee dat strengere snelheidslimieten de vrijheid aantasten, ingang kon vinden. Dat idee moet worden bestreden.

U kunt daartoe heel wat maatregelen nemen.

De heer Clerfayt wees er al op dat de politiezones en Justitie het met minder middelen en mensen moeten doen. Ook dat is een kwestie van willen.

passent pas. Et s'ils ne passent pas, cela signifie que la classe politique est complice de ce laisser-aller, de l'acceptation du non-respect du Code de la route.

Il existe toute une panoplie de mesures à mettre en œuvre dans ce domaine, Mme la secrétaire d'État.

M. Clerfayt a souligné la diminution des moyens et des effectifs des zones de police et de la justice. Il faut admettre que c'est aussi une question de volontarisme. La lecture de certains jugements relatifs à la sécurité routière et aux accidents de la route pose question. Il en ressort parfois une certaine tolérance. Rouler trop vite ou sous influence de l'alcool n'est pas toujours jugé comme une infraction tellement grave.

Il y a un travail à faire à ce niveau, également dans notre Région. Pourquoi, par exemple, met-on énormément de panneaux d'indication de vitesse ? Je ne parle pas des flashes, mais de ceux qui indiquent la vitesse à laquelle on roule. La plupart d'entre eux adoptent la marge des radars : si on roule à 50km/h, le panneau indique donc 45km/h. Est-ce une incitation à modérer sa vitesse ou à faire du 55km/h la vitesse minimale ? D'autant que celui qui roule derrière vous, déjà énervé par la limitation à 50km/h, redouble de pression en vous voyant chronométré à 45km/h !

Toutes ces choses doivent être travaillées. M. Uyttendaele parlait des passages cloutés. Nous sommes en hiver, les journées sont courtes et les soirées sont longues. Or, le nombre de passages mal éclairés est hallucinant. Comment, aujourd'hui, dans cette Région où l'on fait des travaux sans interruption, se fait-il que les lampadaires n'éclairent-ils pas tout simplement les extrémités des passages cloutés ? Comment se fait-il que même lorsqu'on roule lentement, un piéton n'est pas automatiquement visible ? C'est une question d'infrastructure. On ne peut tout de même pas exiger des gens qu'ils se promènent tous avec des chasubles et des vêtements réfléchissants. Il faut que le piéton qui se promène en rue soit visible par tous.

Il y a un énorme travail à faire, mais on sait que la première cause d'accidents est la vitesse excessive. Nous aurons largement l'occasion de revenir sur les arguments en faveur du 30km/h lors de l'examen de la proposition de résolution déposée par Ecolo

Uit de vonnissen in zaken die verband houden met verkeersveiligheid, valt een zekere tolerantie af te leiden. Te snel rijden of rijden onder invloed wordt niet altijd als een zware overtreding beschouwd.

Wat dat betreft is er in het Brussels Gewest nog werk aan de winkel. Waarom werken de borden die aangeven hoe snel je rijdt, met dezelfde marge als de radars? Zo geeft een bord 45 km/uur aan, terwijl je 50 km/uur rijdt. Dat stimuleert sommige bestuurders om 55 km/u te rijden, zeker als er achter hen iemand rijdt die duidelijk maakt dat hij 45 km/u veel te traag vindt!

Voorts zijn heel wat zebrapaden schrikwekkend slecht verlicht. Dat is een kwestie van infrastructuur. We kunnen onmogelijk van alle voetgangers eisen dat ze reflecterende kleding dragen.

De belangrijkste oorzaak van ongevallen is overdreven snelheid. Bij de bespreking van het door Ecolo en Groen ingediende voorstel van resolutie zal vlug blijken dat tegenstanders van de snelheidsbeperking van 30 km/u vooral zelf graag snel rijden.

Over kleinere wagens hoor je nauwelijks wat. In dat opzicht is het jammer dat de Wegcode een gewestbevoegdheid is geworden. Het aantal terreinwagens neemt enorm toe, terwijl de gevolgen veel zwaarder zijn als je met zo'n auto een voetganger aanrijdt. Het vermogen van sommige van die wagens is zo groot dat ze eigenlijk niet geschikt zijn om er mee op de openbare weg te rijden.

Nergens in België mag je meer dan 120 km/u rijden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat hier wagens worden verkocht die sneller gaan dan 200 km/u. Bent u bereid om daar wat aan te doen? Of vindt u dat wagens ook mogen rondrijden in een omgeving waaraan ze niet zijn aangepast?

et Groen, pour bien montrer qu'il s'agit uniquement d'une discussion entre ceux qui refusent de remettre en question leur envie de rouler vite pour améliorer la sécurité routière et les autres.

Enfin, on parle très peu de la question des voitures plus légères et mieux dimensionnées. Sur cet aspect, on peut d'ailleurs regretter la régionalisation du Code de la route. Un séminaire s'est tenu récemment et une campagne européenne est en cours sur le concept de "LISA car" (light and safe car, voiture légère et sûre).

On voit se multiplier les voitures au gabarit de 4x4. Même s'il ne s'agit pas d'un vrai 4x4, on sait qu'en cas de collision avec un piéton, un tel véhicule occasionne des dégâts infiniment plus graves. Ces voitures sont plus lourdes et le taux de mortalité explose. Certaines d'entre elles sont d'une puissance injustifiable pour circuler sur la voirie publique.

Normalement, nulle part dans ce pays, on n'est censé rouler à plus de 120km/h. Comment se fait-il que des voitures affichent des compteurs montant à plus de 200km/h ? C'est inadmissible. En quoi le gouvernement est-il prêt à avancer sur ce point ? N'importe quelle voiture peut-elle circuler dans un milieu auquel elle n'est manifestement pas adaptée ? Un grand chantier devrait s'ouvrir à vous sur cet aspect, car face à ces voitures, plus l'usager est faible, plus il risque sa peau !

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je fais aussi partie de ceux qui estiment que les excès de vitesse sont un grand problème à Bruxelles. Et beaucoup d'accidents y sont liés. Outre, la vitesse inadaptée, l'agressivité au volant est aussi un problème relevé par 70% des répondants à un sondage réalisé dans la zone de police de Bruxelles Nord.*

Réduire la vitesse moyenne à Bruxelles est la seule solution. Nous savons que la vitesse a un effet direct sur le nombre de décès ou de blessés graves dans la circulation. Il y a trois manières de réduire cette vitesse.

D'abord, il faut clarifier la norme. C'est la raison

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik ben ook een van die mensen die de overdreven snelheid in Brussel een groot probleem vinden. Veel ongevallen zijn gelinkt aan een te hoge snelheid. Dat wordt ook als een reëel probleem ervaren. Dit weekend zag ik op de Facebookpagina van onze fietsmanager de resultaten van een onderzoek in de politiezone Polbruno. Mensen werden ondervraagd over de problemen in hun wijk. In Schaarbeek zei 81% van de ondervraagde mensen, het overgrote deel dus, dat onaangepaste snelheid als een probleem of zelfs een groot probleem is. In de wijk wordt onaangepaste snelheid dus als het grootste probleem ervaren.

Het op een na grootste probleem is agressief

pour laquelle Ecolo et Groen plaident pour une généralisation de la limitation de vitesse à 30km/h. Si la norme de 30km/h est claire, personne ne pourra prétendre avoir roulé trop vite parce qu'il ignorait cette limitation, et la vitesse globale diminuera. Nous nous réjouissons que M. Smet et vous-même vous soyez rangés à nos côtés pour soutenir notre proposition à cet égard.

Ensuite, les infrastructures doivent être adaptées. M. Uyttendaele a proposé la mise en place de passages pour piétons en trois dimensions, comme l'a fait un élu Ecolo à Schaerbeek. Il existe aussi d'autres bonnes idées, comme le rétrécissement des rues et le placement de coussins berlinois, pour aider les conducteurs à adapter leur comportement.

Enfin, la répression reste fondamentale, notamment parce qu'il y aura toujours des gens qui se moquent des règles. Celui qui roule à plus de 100km/h au bois de la Cambre sait qu'il commet une infraction et il n'existe qu'une manière d'agir face à ce type de conducteurs : les attraper ! Il faut placer des radars, établir des procès-verbaux, condamner ces chauffeurs, retirer leur permis de conduire, etc.

Si vous roulez à 100km/h dans un quartier résidentiel et que vous renversez quelqu'un, c'est une tentative de meurtre, pas un accident. En effet, un accident, c'est une circonstance imprévue dans laquelle il est impossible d'éviter une collision alors que les règles ont été respectées.

De plus en plus de gens trouvent ces vitesses excessives inacceptables. Les mandataires politiques doivent prendre leurs responsabilités, faire preuve de fermeté et y mettre le holà. Trop de familles déplorent des morts dans la circulation.

Je pense que peu de citoyens estiment qu'il faut pouvoir rouler à 100km/h dans un quartier résidentiel, car tout le monde pense à sa sécurité et à celle des enfants.

Je propose donc de placer des radars automatiques et d'encourager les communes à adapter la voie publique. Et il faut surtout inciter le Parquet et les zones de police à intervenir, sinon rien ne changera jamais.

rijgedrag: 70% van de mensen vindt dat een probleem of zelfs een groot probleem. Op de derde plaats staat sluikestorten en op de vierde plaats wildparkeren. Met andere woorden: onaangepast gedrag in het verkeer, en zeker onaangepaste snelheid, wordt door heel veel mensen als een zeer groot probleem ervaren.

Wat kunnen we eraan doen? Er is maar één oplossing: de gemiddelde snelheid in Brussel moet naar omlaag. We weten dat de snelheid een directe invloed heeft op het aantal mensen dat overlijdt of zwaargewond wordt in het verkeer.

Er zijn drie manieren om die snelheid te verlagen. De eerste is het verduidelijken van de norm. Daarom pleiten Ecolo en Groen voor een veralgemening van de snelheidsbeperking tot dertig kilometer per uur. Als mensen kunnen zeggen dat ze niet wisten hoe snel ze mogen rijden, dan zetten ze elkaar aan tot overdreven snelheid.

Als de norm van 30 km/u, waarvan enkel bij uitzondering wordt afgeweken, duidelijk is, zal de algemene snelheid afnemen. Daarom hebben wij een voorstel ingediend. Wij zijn zeer blij dat u en minister Smet zich erachter hebben geschaard.

Verder moet de infrastructuur worden aangepast. De heer Uyttendaele stelde de invoering van 3D-oversteekplaatsen voor, wat een goed idee is. Onze Schaarbeekse collega van Ecolo heeft daar trouwens al werk van gemaakt. Andere goede ideeën zijn het versmallen van de straten en de aanleg van zogenaamde 'Berlijnse kussens'. Die snelheidsremmers helpen om het rijgedrag aan te passen, maar als ze er niet zijn, mag dat geen excuus worden om de snelheidslimiet te overtreden. Om die reden is de laatste stap, namelijk repressie, zo enorm belangrijk. Er zullen immers altijd mensen zijn die de regels aan hun laars lappen.

De recente voorvallen in Schaarbeek of het Terkamerenbos, waar een bestuurder werd geflitst met een snelheid van 112 km/u op een plaats waar je maximum 50 mag rijden, waren geen ongevallen. Als je zo snel rijdt, weet je perfect dat je een overtreding begaat. Er is maar een mogelijke manier om tegen zulke chauffeurs op te treden: ze moeten worden betrapt! Er moeten camera's komen, flitspalen, pv's moeten worden opgesteld, zulke chauffeurs moeten worden veroordeeld, hun

rijbewijzen moeten worden ingetrokken enzovoort. Een ongeval is een onvoorziene omstandigheid waarbij je je aan de regels houdt maar een aanrijding onmogelijk kon voorkomen. De hierboven beschreven voorvallen zijn dus geen ongevallen.

Als je met een snelheid van 100 km/u door een woonwijk rijdt, is er volgens mij geen sprake van een ongeval. Volgens mij gaat het dan om een moordpoging. Je kunt het vergelijken met iemand die met een pistool in de Nieuwstraat in het rond schiet. Wordt er iemand geraakt, dan kun je niet zeggen dat dat een ongeval was. Met een snelheid van 100 km/u rondrijden in een woonwijk kan op geen enkele manier worden goedgepraat.

Ik heb de indruk dat steeds meer mensen dergelijk rijgedrag absoluut ontoelaatbaar vinden. Dat blijkt ook uit de statistieken. Ik denk dat politici de verantwoordelijkheid moeten nemen om te zeggen dat het afgelopen moet zijn. Er zijn teveel families die verkeersdoden moeten betreuren. We moeten zeer strikt optreden tegen zulke overdreven snelheden. Alle soorten uitvluchten waarom we dat niet zouden doen, moeten we aan de kant schuiven.

Soms wordt het begrip 'coalition of the willing' gebruikt. Misschien moeten we eens aan de burgers vragen wie vindt dat je 100 km/u moet kunnen rijden in een woonwijk. Ik denk dat maar weinig mensen zoiets zullen goedkeuren. Volgens mij denkt iedereen aan zijn eigen veiligheid en die van de kinderen.

Ik stel u dus voor om flitscamera's te plaatsen en de gemeenten aan te moedigen om waar mogelijk de openbare weg aan te passen. En vooral: stimuleer het parket en de politiezones om op te treden, want anders zal er nooit iets veranderen.

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *Pour modifier le comportement des automobilistes et lutter contre les excès de vitesse, il faudrait agir sur deux plans. D'une part, il faut inciter à rouler moins vite en adaptant les infrastructures et en instaurant des limitations de vitesse.*

D'autre part, il s'agit de réfléchir à des mesures

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik sluit me aan bij de vraagstellers. Een aanpak van onaangepast gedrag en overdreven snelheid in het verkeer houdt verband met twee aspecten. Enerzijds moeten wij een antwoord bieden op de vraag hoe we mensen kunnen aanzetten om minder snel te rijden. We hebben het dan onder andere over aangepaste infrastructuur en snelheidsbeperkingen.

répressives plus efficaces. Comment allons-nous contrôler plus efficacement les conducteurs qui, sciemment, ne respectent pas les règles? Et comment allons-nous les sanctionner plus durement?

Sur ces deux plans, ta tâche est énorme. Effectuons toutes les adaptations nécessaires aux infrastructures et instaurons des limitations de vitesse. Celui qui ne s'y conforme pas et enfreint délibérément les règles doit être appréhendé et sanctionné. Tant que des chauffards auront un sentiment d'impunité, c'est peine perdue. Beaucoup de choses ont déjà été réalisées. Au cours des prochaines années, j'espère que nous renforcerons non seulement le volet préventif, mais aussi le volet répressif.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'état.- Le nombre de commissaires qui sont intervenus montre l'importance de ce dossier. Comme vous, je suis profondément touchée par les accidents graves qui se sont produits sur le territoire de la Région. Comme vous avez été nombreux à le souligner, la vitesse excessive est souvent la cause première d'accidents mortels ou graves. Par ailleurs, abaisser les limitations de vitesse a aussi un effet bénéfique pour la circulation, qui devient plus fluide. En outre, une vitesse excessive accroît le nombre d'accidents et génère des embouteillages. Une réduction de la vitesse présente donc de nombreux avantages.

Je continuerai à m'engager pour exécuter le plan d'action 2011-2020 en matière de sécurité routière. Il comprend différents volets, dont la sensibilisation, l'éducation, l'infrastructure, ainsi que le contrôle et la sanction. Tous ces éléments sont des composantes importantes de la sécurité routière.

M. Clerfayt me demande ce que fait la Région pour aider les communes et les zones de police. La Région agit selon deux axes principaux. D'une part, nous lançons chaque année deux appels à projets. L'un pour permettre aux zones de police d'acquérir du matériel de contrôle. La prévention est une

Anderzijds moeten wij nadenken over maatregelen om de pakkans en de strafmaat te verhogen. Zowel in Brussel als daarbuiten is de tolerantie stilaan tot nul herleid. Hoe zullen we mensen die wetens en willens over de schreef gaan, gemakkelijker betrappen? En hoe kunnen we hen daarna strenger straffen?

Ik denk dat er voor beide aspecten nog veel werk aan de winkel is op alle niveaus. Zo moeten we absoluut alle nodige infrastructurele aanpassingen doorvoeren en snelheidsbeperkingen invoeren. Wie zich daar niet aan wil houden en bewust alle regels aan zijn laars lapt, moet betrapt en gestraft worden. Zolang sommige chauffeurs denken dat ze ongestraft blijven, schieten we tekort. Er is al veel gebeurd en ik hoop dat we de volgende jaren, naast preventie, voortgaan met de repressieve aanpak: betrappen en straffen.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, (in het Frans).- *Net zoals u ben ik diep getroffen door de ernstige ongevallen in ons gewest.*

U haalt terecht aan dat overdreven snelheid vaak de oorzaak is van dodelijke of ernstige ongevallen. Een lagere snelheid bevordert de veiligheid en zorgt bovendien voor een betere doorstroming van het verkeer.

Ik blijf mij inzetten voor de uitvoering van het actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020, dat aandacht heeft voor de verschillende aspecten van de verkeersveiligheid, zoals bewustmaking, verkeersopvoeding, infrastructuur, controles en sancties.

De heer Clerfayt vraagt mij wat het gewest doet om de gemeenten en politiezones te helpen. Elk jaar schrijven wij twee projectoproepen uit, waaronder één voor de aankoop van controle materiaal. Preventie is belangrijk, maar we moeten ook controles uitvoeren en overtreders bestraffen.

(verder in het Nederlands)

Ik ben er absoluut van overtuigd dat we zelfs meer moeten ingrijpen. De regels moeten duidelijk zijn

chose, mais il faut en effet aussi contrôler et sanctionner les contrevenants.

(poursuivant en néerlandais)

Je suis convaincue que nous devons intervenir davantage. Les règles doivent être claires et celui qui ne veut rien savoir doit en faire les frais.

(poursuivant en français)

Les projets introduits par les six zones de police ont donc été approuvés par le conseil des ministres, pour un montant de 1,2 million d'euros. Il s'agit, entre autres, d'installer des "lidars" (light detection and ranging, détection et estimation de la distance par la lumière) ou d'autres formes de contrôle. Certaines zones de police ont acheté des voitures, non seulement pour contrôler la vitesse, mais aussi pour mener des actions de contrôle de la consommation d'alcool, telles que les campagnes Bob.

D'autre part, le deuxième axe est constitué de l'appel à projets aux communes, qui devrait être approuvé ce jeudi au conseil des ministres. Il permet aux communes d'introduire des dossiers d'infrastructure légère, par exemple des travaux d'aménagement ne nécessitant pas de permis : sécurisation des abords d'écoles, éclairage de passages pour piétons, etc. Pour cet appel à projets aussi, nous avons reçu des dossiers de la plupart des communes.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, j'ai pour ambition de créer un centre régional de traitement des amendes à Bruxelles, comme il en existe en Flandre et en Wallonie, afin d'alléger le travail des zones de police.

Pour les tâches administratives, il ne faut pas de policiers, par ailleurs très occupés par leurs tâches fondamentales, mais du personnel administratif. Les zones de police recevront des moyens pour engager du personnel, notamment administratif. Il en va de même dans les autres centres régionaux de traitement des amendes.

Le centre sera hébergé par Bruxelles prévention et sécurité (BPS). Le ministre-président est en train de peaufiner son cadre légal et il devrait être

en wie niet horen wil, moet voelen.

(verder in het Frans)

De regering heeft de projecten van de zes politiezones goedgekeurd voor een bedrag van 1,2 miljoen euro. Ze hebben onder meer betrekking op de plaatsing van LIDAR-camera's en de aankoop van wagens voor snelheids- en alcoholcontroles.

De tweede projectoproep is bestemd voor de gemeenten en heeft betrekking op infrastructuurwerken, zoals de beveiliging van schoolomgevingen of de verlichting van oversteekplaatsen. Bijna alle gemeenten hebben dossiers ingediend.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter vroeg meer uitleg over de oprichting van het gewestelijk verwerkingscentrum. Het is mijn ambitie om, net als in Vlaanderen en Wallonië, een gewestelijk verwerkingscentrum op te richten in het Brussels Gewest.

We kampen nog steeds met een verhoogde terreurdreiging waardoor onze politieagenten het zeer druk hebben. Zij kunnen zich het best focussen op hun kerntaak. Voor de administratieve taken heb je geen politiemensen nodig, die kunnen worden uitgevoerd door administratief personeel. Het gewestelijk verwerkingscentrum wordt dus in het leven geroepen om de werkdruk voor de politiezones te verlichten. De politiezones krijgen financiële middelen om personeel in dienst te nemen. Dat mag ook administratief personeel zijn. Zo gaat het ook in de andere gewestelijke verwerkingscentra in Namen, Gent en Antwerpen.

Het verwerkingscentrum wordt ondergebracht bij Brussel Preventie en Veiligheid (BPV). Het wetgevende kader moet nog worden voltooid, maar ik vernam dat de minister-president er de laatste hand aan legt. Als alles goed gaat, kan het centrum in de loop van volgend jaar van start gaan. Op zich zijn we zo goed als klaar: BPV bestaat al en kan IT-materiaal en dergelijke aankopen. Als het wetgevende kader en de conventie met de politiezones klaar zijn, is de zaak beklonken.

Ik lichtte dit project onlangs toe op een conventie

opérationnel dans le courant de l'année prochaine. Il ne manque que les conventions avec les zones de police, mais ces dernières, tout comme les bourgmestres, comprennent très bien que ce centre va alléger leurs tâches.

La collaboration entre la Région, les zones de police et le Parquet est définie dans le Plan pour la sécurité routière 2011-2020. La plate-forme de concertation est convoquée par le directeur coordonnateur de la police fédérale et est composée d'un magistrat de la section de roulage du Parquet, du Procureur du roi et de représentants des six zones de police locales et de la police de la route fédérale.

À la suite de la présentation du Conseil régional de sécurité le 28 novembre, et conformément aux accords conclus avec les zones de police, nous réalisons un suivi stratégique du plan pour la sécurité routière. Nous prévoyons de réaliser une évaluation avec toutes les instances concernées tous les six mois et de convenir ensemble des efforts nécessaires.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la zone 30, vous avez tous lu dans la presse que nous sommes favorables, Pascal Smet et moi-même, à la généraliser sauf, bien sûr, sur les grands axes et les voies d'entrée dans la capitale. Prenons le boulevard Industriel. Comme son nom l'indique, il est essentiellement bordé d'industries. Cela n'a donc pas beaucoup de sens d'y limiter la vitesse à 30km/h, autant laisser la vitesse de circulation à 50 ou 70km/h. J'imagine qu'il y a d'autres voiries dans la Région où la vitesse actuelle doit être conservée.

L'idée est plutôt d'imposer des zones 30 dans les quartiers résidentiels. Je sais que les communes font déjà beaucoup d'efforts. Plus de 50% des voiries sont déjà en zone 30. Avec notre annonce, nous n'avons pas voulu minimiser les efforts des communes, tant s'en faut. Nous avons surtout voulu inciter les communes plus lentes à fournir un effort supplémentaire.

Il est impératif d'avoir un régime de limitation de vitesse clair. Aujourd'hui, la situation n'est pas toujours évidente. Des panneaux qui se contredisent coexistent parfois. C'est pourquoi nous avons opté pour plus de cohérence et avons

pour burgemeesters waar ook vertegenwoordigers van de politie aanwezig waren. Ik verwacht weinig tegenkanting van de politiezones en van de burgemeesters. Ze begrijpen zeer goed dat het verwerkingscentrum hun taken zal verlichten.

Mevrouw van Achter vroeg naar de samenwerking tussen het gewest, de politiezones en het parket. Die is vastgelegd in het plan voor de verkeersveiligheid 2011-2020. Het overlegplatform wordt bijeengeroepen door de dirco, de besturende directeur-coördinator van de federale politie, en bestaat uit een magistraat van de afdeling voor verkeerszaken van het parket, de procureur des Konings en vertegenwoordigers van de zes politiezones en de federale wegpolitie.

Naar aanleiding van de presentatie van de Gewestelijke Veiligheidsraad op 28 november en conform de afspraken die met de politiezones op mijn kabinet gemaakt werden, voorzien we in de strategische opvolging van het verkeersveiligheidsplan. Het is onze bedoeling om samen met alle betrokken instanties om de zes maanden een evaluatie te maken en af te spreken waar ander accenten moeten gelegd worden of extra inspanningen nodig zijn.

(verder in het Frans)

U hebt allen in de pers gelezen dat Pascal Smet en ik er voorstander van zijn de zone 30 in het hele Brussels Gewest te veralgemenen, behalve op grote verkeersaders en toegangswegen tot het gewest.

We willen vooral de zone 30 toepassen in alle woonwijken. Met onze aankondiging wilden we zeker niet de geleverde inspanningen van de gemeenten minimaliseren. Het is wel onze bedoeling om gemeenten met wat achterstand aan te sporen om een tandje bij te zetten.

We moeten een duidelijk beleid voeren inzake snelheidsbeperking, want dat is nu niet altijd het geval. Op sommige plaatsen staan er immers tegenstrijdige verkeersborden naast elkaar. Een algemene snelheidsbeperking met enkele uitzonderingen lijkt ons dan ook coherenter.

We hebben zeker ook oog voor nieuwe technologie. Zo bevat het actieplan Verkeersveiligheid innoverende maatregelen, zoals 3D-markeringen. Daarvoor is er momenteel een test aan de gang.

choisi de généraliser les zones 30 à quelques exceptions près.

Le plan d'action de sécurité routière prévoit la réalisation de tests de mesures innovantes. Le marquage en trois dimensions est un prototype d'une telle mesure innovante. Un test est en cours sur les signalisations spécifiques, par exemple pour la traversée des trams. Comme vous le voyez, nous intégrons les nouvelles technologies dans notre réflexion.

Nous ne sommes pas opposés à l'idée du passage pour piétons en trois dimensions que la commune de Schaerbeek vient de tester. Au contraire. Pascal Smet et moi-même, nous nous réjouissons de telles initiatives. Nous sommes cependant curieux de connaître l'effet de ce type de marquage la nuit. La question est de savoir si ce système est efficace à toute heure de la journée.

Je suis par contre plus réservée quant à la généralisation de ce type de marquages à toute la Région. On constate en effet que la multiplication et la répétition d'un dispositif tendent à diminuer son efficacité, parce que l'on s'y habitue. Avant de passer à cette étape, je préfère donc attendre les résultats de l'évaluation de l'administration.

Moi aussi, Mme Delforge, je suis indignée par les gens qui, dès que l'on fait respecter les règles, considèrent que leur liberté est menacée. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a un énorme travail à faire sur les mentalités.

(poursuivant en néerlandais)

Les pouvoirs publics ne peuvent pas améliorer la sécurité routière tout seuls, et la police non plus.

(poursuivant en français)

C'était aussi le discours de M. Doyen, souvenez-vous.

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons y travailler tous ensemble ! Tant que des automobilistes estimeront que le Code de la route est accessoire, qu'ils peuvent dépasser la vitesse autorisée ou stationner quelques minutes sur un passage pour piétons ou une piste cyclable, le nombre de victimes de la route ne diminuera

We staan dus niet weigerachtig tegenover de 3D-zebrapaden die de gemeente Schaerbeek net getest heeft. Integendeel, Pascal Smet en ik verheugen ons over zulke nieuwe initiatieven. We willen er echter wel zeker van zijn dat het systeem ook 's nachts efficiënt is.

Anderzijds betwijfel ik dat het een goed idee is om dergelijke markeringen overal in het gewest toe te passen. Doordat er gewinning ontstaat, boeten de meeste systemen immers aan efficiënte in, als ze veelvuldig toegepast worden. Daarom wacht ik liever de resultaten af van de evaluatie.

Mevrouw Delforge, ook ik ben verontwaardigd over degenen die doen alsof hun vrijheid bedreigd wordt, zodra hun wordt gevraagd de regels na te leven. Er is inderdaad nog heel wat werk aan de winkel, als het op mentaliteitswijziging aankomt.

(verder in het Nederlands)

De overheid kan niet op eigen houtje meer verkeersveiligheid tot stand brengen en de politie evenmin.

(verder in het Frans)

Dat zei de heer Doyen ook.

(verder in het Nederlands)

We moeten er allemaal samen aan werken! Zolang individuele automobilisten vinden dat verkeersregels bijzaak zijn of dat 20 of 30 km per uur boven de toegelaten snelheid of vijf minuutjes parkeren op het voet- of fietspad zomaar kan, zal het aantal verkeersslachtoffers nooit dalen.

En dan heb ik het nog niet eens over de chauffeurs die op een schandalige wijze vluchtmisdrijf plegen. Ze laten een slachtoffer dat dringend hulp nodig heeft, gewoon creperen. Daar word ik ontzettend kwaad om, net als u!

Het is een zaak van ieder van ons om het aantal slachtoffers terug te dringen. Wat de heer Delva zei, klopt: de pakkans moet omhoog! Het stemt me blij dat mijn federale collega, minister Geens, onlangs heeft beslist dat de straffen bij recidive zullen verdubbeld omdat dergelijk gedrag ontoelaatbaar is.

jamais.

Et je ne parle même pas des conducteurs qui commettent un délit de fuite et laissent crever une victime qui a besoin de soins. Cela me révolte, comme vous !

Réduire le nombre de victimes, c'est l'affaire de tous. Comme l'a dit M. Delva, il faut augmenter le risque d'être appréhendé ! Cela me ravit que le ministre Geens ait récemment décidé qu'en cas de récidive, les peines seraient doublées.

Mme la présidente.- La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Je vous remercie du soutien que vous accordez aux zones de police et aux communes car c'est un combat que nous devons tous mener et nous devons le faire ensemble.

Je salue la mise en place du futur centre de traitement administratif des procès-verbaux. Il devrait permettre d'augmenter la capacité de contrôler et sanctionner tous ceux qui ne respectent pas les limitations de vitesse en Région bruxelloise.

Je souhaiterais que le réseau de caméras, qui sera déployé par la Région dans le cadre du projet de zone de basse émission (LEZ) ou du projet de contrôles aux entrées de Bruxelles, soit mis le plus possible au service du contrôle des excès de vitesse. Je pense que vous êtes d'accord avec ce principe.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'état.- Pour cela, il faudrait que toutes les zones de police adhèrent à la plate-forme régionale.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- En effet. Je ne pense pas que ce sera difficile. Je n'en connais aucune qui n'adhère pas.

Je rejoins tous ceux qui ont soulevé le problème d'une certaine culture automobiliste, selon laquelle "ma voiture, c'est ma liberté". C'est une culture que l'on doit combattre en Belgique, mais aussi en Région bruxelloise.

Le marquage en trois dimensions est assez

Mevrouw de voorzitter.- De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik dank u voor uw steun aan de politiezones en de gemeenten, want de strijd tegen snelheidsovertredingen moeten we allemaal samen leveren.*

Alleszins zullen door de oprichting van een centrum voor de administratieve verwerking van processen-verbaal snelheidsdruvels in het Brussels Gewest minder vaak de dans ontspringen. Dat verheugt mij ten zeerste.

Voorts zou het cameranetwerk dat het gewest uitbouwt voor de lage-emissiezone (LEZ), ook snelheidsovertredingen moeten kunnen registreren. Ik denk dat u het met dat principe eens bent.

Mevrouw Bianca Debaets, *(in het Frans).*- *Daartoe moeten alle politiezones toetreden tot het gewestelijke platform.*

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans).*- *Inderdaad. Ik denk niet dat dat een probleem wordt. Ik ken geen enkele politiezone die dat niet wil.*

Ik ben het ermee eens dat er bij bepaalde automobilisten een zekere cultuur van "mijn auto is mijn vrijheid" heerst. Die cultuur moeten we in België en zeker ook in het Brussels Gewest bestrijden.

amusant. Il a des effets en journée, mais peut-être pas d'effets additionnels la nuit. La nuit, cela reste un passage pour piétons classique. Ce n'est cependant pas parce qu'il n'a pas d'effet additionnel la nuit qu'il faut s'y opposer. Le jour, il peut produire un effet de surprise un certain temps chez ceux qui ne connaissent pas les lieux.

(Remarques de M. De Lille)

(Sourires)

Depuis cet accident malheureux chaussée de Haecht, j'ai examiné plus en détail les résultats des contrôles effectués sur les grands axes et les axes secondaires sur un territoire que je connais bien. On dénombre 7 à 8% d'automobilistes qui ne respectent pas les limitations de vitesse. C'est à la fois beaucoup et peu, car la grande majorité des automobilistes les respectent.

Seule une petite minorité résiste encore. Souvent, il s'agit de dépassements de 2 à 5 km/h. Ce n'est pas très grave. Donc, ceux qui roulent excessivement vite constituent une très faible minorité qui ne représente que quelques points de pourcentage. Ceux-là sont responsables de tous les accidents graves. Il n'y a donc pas lieu de respecter leur liberté si elle met en danger la vie des autres.

Mme la présidente.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il faut d'abord opérer un changement culturel, et cela implique des modifications des comportements comme de l'infrastructure bruxelloise. Ces passages pour piétons, sans révolutionner la sécurité routière, peuvent avoir un impact. Je me réjouis donc que vous vous réjouissiez, vous aussi, de ce projet. D'autres tests sont-ils prévus, ou seulement celui de Schaerbeek ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- C'est une initiative communale. Rien d'autre n'est prévu à ma connaissance, mais peut-être certaines communes ont-elles des projets en ce sens.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il serait peut-être intéressant d'être proactif sur ce point, car il me semble que rajouter quelques lignes ne coûte pas

Driedimensionele markeringen kunnen overdag een verschil maken, maar 's nachts blijven het gewone oversteekplaatsen voor voetgangers. Dat betekent echter niet dat we ze moeten afwijzen.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

(Vrolijkheid)

Overigens bij nazicht blijkt dat uiteindelijk slechts zeven tot acht procent van de automobilisten de snelheidsbeperkingen niet naleeft. Vaak gaat het daarbij om overschrijdingen van maar 2 tot 5 km/uur. De echte hardrijders, die verantwoordelijk zijn voor alle zware ongevallen, vormen een kleine minderheid van enkele procenten. Zodra iemands vrijheid de veiligheid van de andere in het gedrang brengt, moet ze aan banden worden gelegd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *We moeten in de eerste plaats een culturele ommezwaai teweegbrengen en dat betekent dat zowel het gedrag als de Brusselse infrastructuur anders moet. Oversteekplaatsen voor voetgangers kunnen het verschil maken. Daarom ben ik blij dat u het nut van het project ziet. Is Schaerbeek de enige gemeente waar een test plaatsvindt?*

Mevrouw Bianca Debaets, (in het Frans).- *Het is een gemeentelijk initiatief. Voor zover ik weet, zijn er geen andere tests, maar misschien hebben nog andere gemeenten plannen in die zin.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Misschien moet u proactief te werk gaan, want wat extra lijnen kunnen niet duur zijn.*

très cher.

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- Il y a un petit problème : cela ne fonctionne que dans les rues à sens unique et pas dans les rues à double sens, où cela n'a pas le même effet. Ou alors, il faut que la voirie ait une berme centrale, ce qui permet un effet complet sur chaque section.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je me suis posé cette question. Et si on fait la moitié du passage pour piétons dans un sens et l'autre moitié dans l'autre ?

M. Bernard Clerfayt (DéFI).- C'est très perturbant.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Multiplier ce type d'initiatives pourrait tout de même avoir un intérêt, pour obtenir une évaluation plus générale.

Par ailleurs, à titre personnel, je pense que la limitation de la vitesse à 30km/h à Bruxelles est un bon principe. Évidemment, il faudra analyser au cas par cas chaque voirie, mais cela me semble une excellente idée.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*. - *Vous dites que les accords entre la police, la Région et le Parquet s'inscrivent dans le Plan de sécurité routière 2011-2020, mais j'ai l'impression que ce n'est que lors de la dernière réunion du Conseil régional de sécurité en novembre que vous avez décidé de vous réunir tous les six mois pour évaluer la politique et accorder vos violons. Les concertations étaient donc bien moins nombreuses ou insuffisantes auparavant ?*

Lorsque nous évoquons le respect du Code de la route, vous nous donnez souvent des chiffres relatifs au nombre de contrôles d'alcoolémie ou de vitesse. À l'instar de la police anversoise, la police de la circulation devrait s'intéresser davantage au comportement asocial au volant. Nous en savons peu sur la manière dont la police réagit à ce type de comportement. Pouvez-vous désormais nous renseigner à ce sujet ?

Vous octroyez des subsides aux communes pour

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans)*. - *Het werkt alleen in eenrichtingsstraten, tenzij er een centrale berm is.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*. - *Dat vroeg ik me al af. En als we de helft van de oversteekplaatsen in de ene en de andere helft in de andere richting markeren?*

De heer Bernard Clerfayt (DéFI) *(in het Frans)*. - *Dat is erg verwarrend.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*. - *Toch zou het geen slechte zaak zijn om grootschaligere tests uit te voeren om een algemene indruk te krijgen.*

Zelf ben ik van mening dat een snelheidsbeperking van 30 km/u een goed principe is, al moeten we het natuurlijk voor elke weg afzonderlijk bekijken.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat de afspraken tussen politie, gewest en parket kaderen in het verkeersveiligheidsplan van 2011, maar ik heb sterk de indruk dat u pas met de jongste vergadering van de Gewestelijke Veiligheidsraad van november beslist hebt om om de zes maanden samen te komen met de bedoeling het beleid te evalueren en de violen gelijk te stemmen. Wil dat zeggen dat dat voordien veel minder of te weinig gebeurd is? Is dat akkoord nu pas tot stand gekomen?

Wanneer we het over handhaving hebben, geeft u ons vaak cijfers over het aantal alcoholcontroles in het kader van de bobcampagne of over het aantal snelheidscontroles met vaste of mobiele camera's. Volgens mij is het ook nuttig om controles te doen die zijn gericht op asociaal rijgedrag. De verkeerspolitie zou zich best focussen op rotte appels, die bijvoorbeeld te snel optrekken, zich niet aan de regels houden enzovoort. De Antwerpse politie focust daarop. Kunt u voortaan ook over die

des travaux d'infrastructure n'exigeant pas de permis, ce qui est utile pour l'instauration de zones 30. Toutefois, il ne faudrait pas que la ville dans son ensemble devienne une zone 30. Il vaut mieux signaler très clairement chaque zone 30 et y adapter l'aménagement en fonction des piétons et cyclistes.

Ne pouvons-nous pas obliger les communes à tenir compte de la sécurité routière lors de travaux ou du réaménagement des voiries ? Le rôle de Bruxelles Mobilité dans la délivrance des permis a considérablement diminué depuis la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire. De quels moyens disposons-nous encore pour forcer les communes à prendre en considération systématiquement la sécurité routière ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *La police et le Parquet doivent fixer des priorités. Vu que l'insécurité routière est causée par moins de 8% des automobilistes, il devrait être possible de les écarter de la circulation. Chaque année, les accidents de la circulation font au moins autant de victimes que les attentats. Un nombre important de militaires patrouillent aujourd'hui dans nos rues. Si on pouvait affecter autant de personnes à la lutte contre les infractions, il y aurait probablement beaucoup moins de victimes.*

Nous avons introduit une proposition visant à généraliser la limitation de vitesse à 30km/h dans tout Bruxelles. La régionalisation de la législation relative à la circulation routière nous donne cette

controles gegevens verzamelen? Ik denk dat de focus daar moet liggen en niet alleen op snelheidsovertredingen en flitscamera's. Let wel, de twee soorten controles moeten hand in hand gaan. Hoe dan ook horen wij weinig over de aanpak van asociaal rijgedrag door de politie. Het zou interessant zijn om over meer gegevens te beschikken.

U verstrekt subsidies aan de gemeenten voor infrastructuurwerken waarvoor geen vergunning is vereist. Dat is nuttig voor de invoering van een zone 30. Het moet vooral duidelijk zijn voor automobilisten dat ze zich in een zone 30 bevinden. Ik vind niet dat de volledige stad tot een zone 30 moet worden omgevormd. Het lijkt me geen goed idee om op lange, brede boulevards de maximumsnelheid te beperken tot 30 km per uur. Het is beter om elke zone 30 zeer duidelijk aan te geven, zoals in Antwerpen wordt gedaan. De hele inrichting van zo'n zone moet afgestemd zijn op voetgangers en fietsers.

Kunnen we de gemeenten niet verplichten om bij werken of de heraanleg van hun wegen rekening te houden met de verkeersveiligheid? Vroeger speelde ook Brussel Mobiliteit steeds een rol bij de afgifte van vergunningen. Sinds de nieuwe wet op ruimtelijke ordening is dat echter veel verminderd. Welke voet hebben we wel nog tussen de deur om af te dwingen dat de verkeersveiligheid in alle gevallen in overweging moet worden genomen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Politie en parket moeten prioriteiten bepalen. Aangezien verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door slechts zeven tot acht procent van de automobilisten, moet het toch mogelijk zijn om die uit het verkeer te halen, zeker als je ziet hoeveel militairen er sinds de aanslagen op straat worden ingezet. Elk jaar vallen er in het verkeer minstens evenveel slachtoffers als door aanslagen. Mochten we evenveel mensen inzetten in de strijd tegen overtredingen, dan zouden er waarschijnlijk veel minder slachtoffers zijn.

We hebben een voorstel ingediend om de snelheidsbeperking tot 30 km per uur te veralgemenen. Het is niet onze bedoeling dat er

compétence. Nous demandons donc que ce soit fait.

Mme la présidente.- Nous allons passer au point suivant de l'ordre du jour.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA).- Mme la présidente, je n'ai pas encore reçu de réponse à ma question.

Mme la présidente.- J'ai cru comprendre que la ministre ne souhaitait pas répondre à la question.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'Etat.- Mme la présidente, je suis obligée de répondre aux questions des députés et je le fais avec plaisir.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Van Achter, il va de soi que nous nous concertions déjà auparavant. Outre les réunions de concertation fixes, des réunions spécifiques sont organisées avec le Parquet et la police, notamment sur les fameux radars tronçons ou sur la campagne Bob.

Nous ne rassemblons pas de données, ce sont les zones de police qui le font et nous pouvons les demander à la suite de contrôles déterminés. Nous pouvons bien entendu attirer leur attention sur le manque de civisme dans la circulation.

Les subsides aux communes peuvent être consacrés à toute une série de mesures, par exemple pour sécuriser des quartiers résidentiels et les abords d'écoles ou pour mieux indiquer les zones 30. Ixelles a affecté le subside régional à la création d'une zone 30 et à sa bonne signalisation.

- Les incidents sont clos.

overall verkeersborden worden geplaatst, maar dat een regel wordt aangepast. Verander gewoon de snelheidsbeperking van 50 km per uur in een limiet van 30 km per uur en het probleem is voor heel Brussel opgelost. Een van de weinige voordelen van de regionalisering van de verkeerswetgeving is precies dat we dat zelf kunnen doen. We vragen dan ook dat er werk van wordt gemaakt.

Mme la présidente.- We gaan over naar het volgende punt op de agenda.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Mevrouw de voorzitter, mijn vraag is nog niet beantwoord.*

Mme la présidente.- Ik meende te begrijpen dat de minister de vraag niet wil beantwoorden.

Mme Bianca Debaets, staatssecretaris *(en néerlandais).*- *Mevrouw de voorzitter, ik ben verplicht om de vragen van de parlementsleden te beantwoorden en ik doe dat met plezier.*
(verder in het Nederlands)

Ik ga dus graag in op de vraag van mevrouw Van Achter.

Natuurlijk was er voorheen al overleg; wij zullen dat nu opvoeren. Naast de vaststaande overlegmomenten vinden er ook specifieke vergaderingen plaats met het parket en de politie. Die gaan onder meer over de fameuze trajectcontroles of de bobcampagne.

Wij verzamelen overigens geen gegevens, dat doen de politiezones, en die kunnen wij opvragen naar aanleiding van bepaalde controleacties. Natuurlijk kunnen wij wel hun aandacht vestigen op asociaal rijgedrag of een gebrek aan burgerzin in het verkeer.

De subsidies aan de gemeenten, die zeer uiteenlopend zijn, kunnen voor allerlei initiatieven worden aangewend, bijvoorbeeld voor het veiliger maken van woonwijken en schoolomgevingen of voor het beter aangeven van zone 30. Elsene heeft de gewestsubsidie ingezet voor de creatie van de zone 30 en de duidelijke signalisatie ervan.

- De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. RIDOUANE CHAHID

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "le traitement des amendes routières".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les tests d'aptitude à la conduite".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maison.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Dans la récente déclaration de politique générale (DPG) du ministre-président, le gouvernement exprime sa

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de verwerking van de verkeersboetes".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de rijvaardigheidstesten".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *In de algemene beleidsverklaring benadrukte de minister-president nogmaals dat de regering het*

volonté de réduire le nombre d'accidentés de la route, et plus précisément le nombre de morts causés par les accidents de la route, de moitié d'ici 2020. Les dispositifs engagés visent en particulier le contrôle de la vitesse aux abords des établissements scolaires, ainsi que les usagers faibles, dont les cyclistes.

Par ailleurs, le ministre-président a également mis en exergue la faculté nouvelle du gouvernement, depuis la sixième réforme de l'État, d'ajuster la formation à la conduite en tenant compte de la réalité urbaine.

C'est dans ce contexte que je souhaite vous interpeller à nouveau sur la question de l'évaluation des aptitudes à la conduite des usagers bruxellois. Le sujet est sensible, puisqu'il touche à l'usage de la voiture, symbole d'autonomie et de liberté. Une évaluation contraignante est particulièrement redoutée par les conducteurs plus âgés.

Les conducteurs de plus de 65 ans représentent près de 20% des usagers, mais ne constituent pas un groupe à risque en termes purement statistiques. Il n'en reste pas moins que l'acuité visuelle, auditive et les réflexes, ainsi que les capacités cognitives, la vigilance et la mémoire, diminuent incontestablement avec l'âge, d'autant que le Code de la route évolue et que certains usagers de la route n'ont jamais été soumis à un quelconque examen de conduite.

D'autres catégories de conducteurs constituent incontestablement des groupes à risque, tels que ceux qui souffrent de déficiences visuelles indépendantes de l'âge ou de pathologies telles que l'épilepsie ou la sujétion à certaines addictions.

Enfin, nous pouvons également pointer les conducteurs qui font l'objet de condamnations pour intoxication alcoolique et ivresse, ou ceux qui ont été déclarés responsables d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles à d'autres usagers de la route.

Au sein de l'Union européenne, seuls cinq États, dont la Belgique, délivrent un permis de conduire à validité permanente. Trois autres États soumettent son renouvellement à une formalité purement administrative, tandis qu'un troisième et un quatrième groupe d'États soumet la validité du

aantal verkeersdoden wil terugdringen. Hij wees er ook op dat het gewest daarin een grotere rol speelt sinds de zesde staatshervorming. Zo kan het gewest voortaan de rijopleiding beter afstemmen op de specifieke vereisten van het stadsverkeer.

Het evalueren van rijvaardigheid ligt gevoelig, want de wagen staat symbool voor autonomie en vrijheid. Velen vrezen in het bijzonder verplichte rijvaardigheidstesten voor oudere bestuurders. Vijfenzestigplussers vertegenwoordigen 20% van de wagenbestuurders, maar zijn geen risicogroep in de statistieken. Toch kan niemand ontkennen dat bepaalde vaardigheden, zoals het zicht en de reflexen, achteruitgaan naarmate men ouder wordt. Bovendien zijn er bestuurders van wie het rijbewijs nog dateert uit een periode waarin ze geen rijexamen moesten afleggen en veranderen de verkeersregels na verloop van tijd.

Daarom vormen ouderen een risicogroep, net als mensen met een gezichtsstoornis, een neiging tot verslavingen of bepaalde ziekten zoals epilepsie.

Dat geldt trouwens ook voor bestuurders die veroordeeld werden voor rijden onder invloed of die verantwoordelijk gesteld werden voor ongevallen waarbij andere weggebruikers gewond raakten.

In de Europese Unie zijn er maar vijf staten, België inclusief, die een rijbewijs verstrekken met permanente geldigheidsduur. Dan zijn er nog drie staten die de geldigheidsduur verlengen op basis van een louter administratieve procedure. De overige staten verlengen de geldigheidsduur op basis van een regelmatige medische controle ofwel voor alle bestuurders, ofwel voor bestuurders vanaf een bepaalde leeftijd.

Online rijvaardigheidstesten zijn zeker interessant, maar zullen niet zo veel opleveren omdat ze niet verplicht zijn. Mensen die zulke tests afleggen, zijn zich net bewust van mogelijke problemen met hun rijvaardigheid.

Hebt u maatregelen getroffen om de fysieke en psychologische rijvaardigheid van bestuurders verplicht en op regelmatige basis te beoordelen? Zo ja, denkt u daarbij aan een examen voor alle bestuurders of alleen voor bepaalde risicogroepen? Bent u dat al aan het voorbereiden? Heeft de regering daar al iets over

permis à un examen médical périodique régulier, soit pour tous (Espagne, Hongrie, Roumanie, Estonie, Lituanie, Lettonie), ou sous condition d'âge uniquement (Pays-Bas, Danemark, Finlande, Portugal, Grèce, Italie, Irlande).

Des tests en ligne sont mis à disposition pour évaluer les aptitudes à la conduite. Il s'agit d'une mesure intéressante, mais dont la portée est forcément réduite par son caractère non contraignant. Les personnes qui s'y soumettent sont naturellement également celles qui s'interrogent et acceptent de se remettre en question.

Avez-vous pris des mesures en vue d'une évaluation contraignante et régulière des aptitudes physiques et psychologiques des conducteurs ? Le cas échéant, êtes-vous favorable à l'instauration d'un examen qui toucherait l'ensemble des usagers de la route ou seulement certaines catégories à risque ? Est-il en préparation ? Votre gouvernement a-t-il pris des décisions en la matière ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Il existe deux types de tests d'aptitude à la conduite : d'une part, les tests que les conducteurs doivent passer pour des raisons médicales et, d'autre part, les tests destinés aux conducteurs qui ont été condamnés pour des infractions routières telles que conduite en état d'ivresse. Ces tests sont réalisés par le Vias Institute, anciennement Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), avec lequel la Région bruxelloise a conclu une convention.

À ce stade, nous n'avons pas l'intention d'introduire un test d'aptitude généralisée à la conduite dans le cadre de la formation à la conduite, qui sera réformée cette année. Actuellement, une personne souhaitant obtenir son permis de conduire doit suivre une formation et réussir son examen. Cela ne changera fondamentalement pas à l'avenir, même si une formation aux premiers secours devra être suivie et qu'il faudra réussir un test de perception des risques avant de passer l'examen pratique. La réforme ne prévoit donc pas de faire repasser l'examen de manière systématique, sauf pour les deux catégories que je viens de mentionner.

beslist?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Op dit moment bestaan er twee rijvaardigheidstesten: een voor mensen die om medische redenen moeten worden getest en een andere voor mensen die veroordeeld werden voor een verkeersovertreding, zoals dronken rijden. Die testen worden afgelegd bij het Vias Institute, waarmee het Brussels Gewest een overeenkomst heeft gesloten.*

We zijn niet van plan om bovenop deze twee categorieën verplichte en regelmatige rijvaardigheidstesten in te voeren, ook niet in het kader van de hervorming van de rijopleiding. Net als nu zal iemand die zijn rijbewijs wil behalen, een opleiding moeten volgen en voor een examen slagen. Wat wel verandert, is dat zulke mensen een EHBO-cursus zullen moeten volgen en moeten slagen voor een risico-inschattingstest alvorens het praktijkexamen af te leggen.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maison.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Comme vous pouvez vous en douter, vos réponses ne me satisfont pas. J'avais déjà eu l'occasion de revenir sur ce sujet lors des débats budgétaires ces deux dernières années.

Le test en ligne est une bonne chose. Les examens visent deux catégories, mais je me demande pourquoi nous devons nous démarquer des autres pays de l'Union européenne. La question de l'harmonisation est un autre sujet, qui ne dépend ni de nous, ni de vous, mais pourquoi devons-nous être parmi les trois seuls pays qui n'instaurent pas de tests et proposent un permis à validité illimitée ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Mais il existe des tests. Quand le médecin de famille ou un généraliste constate un déficit médical, par exemple une perte d'acuité visuelle, il envoie la personne au Vias Institute pour passer des tests.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je ne connais pas les statistiques, mais je pense que le médecin de famille prend rarement l'initiative. Ensuite, pour les personnes qui ont été déchues du droit de conduire, c'est autre chose, puisque c'est une condamnation.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Il s'agit alors de la deuxième catégorie.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Indépendamment des problèmes médicaux possibles, comme une baisse de l'acuité visuelle ou auditive, ou encore les séquelles ignorées d'un AVC ou d'une crise d'épilepsie, il y a aussi les personnes qui ne suivent plus l'évolution du Code de la route. Je ne demande pas que chacun se soumette, à intervalles réguliers, à un permis en bonne et due forme, tel qu'il doit être passé au début, mais au moins à des examens visuels et auditifs d'aptitude à la conduite.

Un examen des réflexes devrait également être envisagé, car on peut ne plus avoir de réflexes pour faire face à un obstacle sans pour autant souffrir d'une pathologie ou avoir été déchu du droit de conduire. Or, ce sont les réflexes qui conditionnent le plus la réactivité face à un obstacle imprévisible.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Ik vind uw antwoord niet bevredigend. Waarom volgen we niet het voorbeeld van de meeste EU-landen? Waarom zijn we een van de enige landen met een onbeperkt geldend rijbewijs en zonder rijvaardigheidstesten?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Er bestaan wel degelijk testen. Als artsen problemen vaststellen die de rijvaardigheid van hun patiënten kunnen schaden, moeten ze een test afleggen bij het Vias Institute.*

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Ik beschik niet over cijfers, maar ik heb de indruk dat huisartsen zelden zo'n initiatief nemen. Het is natuurlijk iets anders als we het hebben over personen van wie het rijbewijs werd ingetrokken, want dan is er sprake van een veroordeling.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Die behoren dan tot de tweede categorie.*

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Ik eis niet dat iedereen regelmatig opnieuw een volledig rijbewijsexamen moet afleggen, maar we zouden toch minstens het zicht, het gehoor en de reflexen van chauffeurs moeten testen. Mensen kunnen immers een vertraagde reactiesnelheid hebben zonder te lijden aan een bepaalde ziekte. In dat geval voldoen ze niet aan de voorwaarden van het verkeersreglement om een auto te mogen besturen. Die bepalen immers dat iedere chauffeur in staat moet zijn om op dezelfde manier te reageren op een obstakel als elke normaal opletende bestuurder. Ik denk niet dat zoiets kan blijken uit een rijbewijs dat zeventig jaar geleden werd verstrekt.*

Le Code de la route demande que l'on puisse réagir face à un obstacle dont la prévisibilité est considérée comme prévisible pour tout conducteur normalement prudent et vigilant. Ce concept de conducteur normalement prudent et vigilant, qui est utilisé par les cours et tribunaux, devrait être appliqué en amont. Délivrer un document de conduite pour une durée de septante ans ne me paraît pas raisonnable, surtout eu égard à ce que font nos voisins européens en la matière.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Lille.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la modification des plans pour la place De Brouckère".

Mme la présidente.- Le ministre Pascal Smet répondra à l'interpellation.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *La*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Lille.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de gewijzigde plannen van het De Brouckèreplein".

Mevrouw de voorzitter.- Minister Pascal Smet zal de interpellatie beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Brussel-Stad

Ville de Bruxelles continue d'improviser avec le piétonnier. Avec une circulation réduite à sens unique du côté du boulevard Emile Jacqmain, la place De Brouckère devait devenir un lieu de rencontre et de manifestation, l'agora de la ville. Or, la Ville a annoncé que le trafic automobile circulerait néanmoins dans les deux sens, encerclant cette agora.

Sur les plans, la chaussée située à gauche de l'entrée du métro, du côté du cinéma UGC, est déplacée à droite de l'entrée du métro.

Ces décisions n'affectent pas seulement la ville. Le boulevard Adolphe Max sera utilisé plus intensément que prévu, ce qui risque d'engorger le carrefour réaménagé entre Rogier et la Petite ceinture. Le déplacement de la route de l'autre côté de l'entrée du métro peut mettre en danger la sécurité des usagers du tram et du métro.

Lors de la séance plénière du 1er décembre 2017, la Région n'était visiblement pas encore au courant des plans modifiés. Ces plans mystérieux ne semblent exister que dans l'imagination de Beliris et de la Ville de Bruxelles, mais ils sont pourtant déjà mis en œuvre.

En a-t-on déjà étudié les conséquences sur le trafic ? La Ville de Bruxelles a-t-elle averti la Région ? Bruxelles Mobilité a-t-elle pu réaliser une simulation de l'impact sur la pression automobile dans le centre-ville et sur la jonction avec la Petite ceinture ? En quoi le fait d'autoriser à nouveau plus de trafic cadre-t-il avec le Plan Iris 2 et le futur Plan Iris 3 ?

Comment le nouvel aménagement de la place De Brouckère, favorable à la circulation automobile, peut-il s'accompagner d'une bonne sécurité pour les piétons et les cyclistes ? Prévoit-on une piste cyclable, des passages pour piétons, etc. ?

Selon les nouveaux plans, la route est déplacée de l'autre côté, ce qui obligera toutes les personnes sortant du métro et souhaitant rejoindre le cinéma ou les terrasses à traverser la voirie très fréquentée et créera des conflits entre les usagers de la route.

La STIB a-t-elle été associée à la décision ? A-t-elle donné son autorisation ? Quel est l'avis de la STIB et de la Région bruxelloise ? Que fait-on

blijft improviseren met de voetgangerszone. Deze keer moet het De Brouckereplein het ontgelden. Met enkel eenrichtingsverkeer aan de kant van de Emile Jacqmainlaan zou dat een ideale ontmoetings- en manifestatieplek worden, de agora van de stad. Het stadsbestuur kondigde echter aan dat er toch autoverkeer in beide richtingen komt. Deze agora van de stad zal bijgevolg omgeven zijn door autoverkeer.

Op de plannen is te zien dat de rijweg links van de ingang van de metro aan de kant van het bioscoopcomplex UGC, naar de rechterkant van de metro-ingang wordt verplaatst.

De impact van die beslissingen overstijgt de stad Brussel. De Adolphe Maxlaan zal intensiever worden gebruikt dan was voorzien, wat tot problemen kan leiden op het vernieuwde kruispunt van Rogier met de Kleine Ring. Het verplaatsen van de rijweg naar de andere kant van de metro-ingang kan de veiligheid van tram- en metrogebruikers in het gedrang brengen.

Tijdens de plenaire vergadering van 1 december 2017 vernam ik dat het gewest nog niet op de hoogte is van gewijzigde plannen. Er werd nog geen aanvraag ingediend. Deze mysterieuze plannen bestaan blijkbaar enkel in de verbeelding van Beliris en Brussel-Stad, maar worden toch al uitgevoerd. Dat zal gevolgen hebben voor het autoverkeer in die zone.

Werd er al een studie over de gevolgen voor het verkeer? Heeft de stad Brussel het gewest gewaarschuwd? Heeft Brussel Mobiliteit een simulatie kunnen maken van de impact op de verkeersdruk in het centrum van de stad en op de aansluiting met de Kleine Ring? Valt het opnieuw toelaten van extra verkeer te rijmen met Iris 2-plan en met het toekomstige Iris 3-plan?

Hoe kan de nieuwe, op autoverkeer gerichte ruimtelijke inrichting van het De Brouckereplein gepaard gaan met voldoende verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers? Is er een fietspad gepland? Zijn er oversteekplaatsen enzovoort?

Ik neem er even een plattegrond bij van het De Brouckereplein, met de metro-uitgang en de bioscoop. De mensen die de metro-uitgang aan de kant van de bioscoop gebruiken, gaan vrijwel allemaal richting de bioscoop en de terrassen. Wie

pour garantir au maximum la sécurité des piétons ?

Selon moi, aucune piste cyclable n'est prévue. Les cyclistes devront donc rouler devant les voitures. Est-ce le but ou devront-ils rouler sur un trottoir déjà en grande partie occupé par les terrasses ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Comme l'a décrit M. De Lille, le bricolage continue avec le piétonnier. Mes questions portent sur le trafic automobile et les transports en commun.*

Comment la Région a-t-elle été associée aux dernières modifications apportées à la place De Brouckère, qui n'affectent pas seulement la ville ? Comment contrôlerez-vous les conséquences de ce nouvel aménagement sur la place et ses abords ?

Comment les transports en commun seront-ils organisés sur la place De Brouckère et ses alentours ?

aan de andere kant moet zijn, gebruikt de andere metro-uitgang.

In de nieuwe plannen wordt de route echter naar de andere kant verplaatst, waardoor iedereen die uit de metro komt en naar de bioscoop of de terrassen wil, de autoweg moet oversteken. Je zou kunnen zeggen dat het geen drukke autoweg is, maar ik weet dat hij intensief gebruikt wordt. Vreemd genoeg is het er 's avonds vaak drukker dan overdag. Wie in de wijk wil uitgaan, gebruikt die straat blijkbaar vaak. Iedereen die uit de metro komt, zal dus de straat moeten oversteken, waardoor er conflicten met andere weggebruikers ontstaan. Voetgangers zullen immers geen omweg maken om via het zebrapad over te steken. Op het gebied van verkeersveiligheid is de nieuwe inrichting dus slecht.

Was de MIVB bij de beslissing betrokken? Heeft ze toestemming gegeven? Wat is het advies van de MIVB en het Brussels Gewest? Wat wordt er gedaan om de verkeersveiligheid van de voetgangers zo goed mogelijk te garanderen?

Gezien de grootte van de terrassen is het niet logisch om de ruimte te versmallen. Volgens mij is er ook geen fietspad gepland, dus zullen de fietsers voor de wagens moeten rijden. Is dat de bedoeling, of moeten ze over het voetpad rijden? Dat wordt al grotendeels door terrassen ingenomen.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Zoals de heer De Lille beschreef, wordt er duchtig verder geknutseld aan de voetgangerszone. Mijn vragen gaan over het autoverkeer en het openbaar vervoer.

Hoe werd het gewest betrokken bij de laatste wijzigingen aan het De Brouckereplein? De gevolgen overstijgen immers de stad Brussel. Hoe werd u daarbij betrokken? Hoe zult u de gevolgen van de nieuwe inrichting op en rond het plein monitoren?

Hoe zal het openbaar vervoer op en rond het De Brouckereplein worden georganiseerd? Ik verwijs ook naar de Wolvengracht, de Lakensestraat

La STIB a-t-elle été associée à cette décision ? Que pense-t-elle de la nouvelle situation ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Quels permis et procédures sont nécessaires pour les travaux de la station sous la place De Brouckère ? Pouvez-vous en préciser le calendrier ?*

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *Les travaux sont déjà en cours. Normalement, tout sera prêt à la fin de 2018 ou au plus tard en 2019. La Ville de Bruxelles nous a demandé d'accélérer les travaux en surface et nous avons pris les mesures nécessaires pour accéder à sa demande.*

Au niveau de la place De Brouckère, c'est toute la configuration de la station souterraine qui change, avec l'aménagement d'une nouvelle entrée dans The Mint. Quand cette partie sera achevée, ce sera beaucoup plus grand et la mezzanine qui relie les différentes parties de la station aura une autre allure.

La partie de la station sous la place De Brouckère change aussi. De nouvelles entrées sont créées et l'espace pour les cyclistes est modifié. Les changements sont aussi nombreux à la Bourse et nous devons examiner comment remplir tout l'espace disponible sous la station. Idem pour la place De Brouckère.

M. De Lille, je ne dispose pas d'éléments pour vous répondre. Nous n'avons pas été informés officiellement d'une quelconque adaptation des plans. Aucune demande de modification du permis n'a eu lieu à ce stade. Une concertation informelle a bien été menée à un moment donné, sans plus.

Nous attendons l'avis de la Ville de Bruxelles sur le plan bus, que le gouvernement devra ensuite approuver. À ce moment-là, nous serons mesure de préciser l'impact sur la circulation des bus. Nous sommes en tout cas demandeurs d'une circulation

enzovoort.

Werd de MIVB daarbij betrokken? Wat is het standpunt van de MIVB over de nieuwe situatie?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hebt u zicht op de vergunningen en procedures die nodig zijn voor de werken aan de stations onder het De Brouckereplein? Kunt u de timing toelichten?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De werken zijn al volop bezig. Normaal gezien is alles eind 2018 of ten laatste in 2019 volledig klaar. De stad Brussel vroeg ons om de bovengrondse werken versneld uit te voeren. We zijn op dat verzoek ingegaan en hebben de nodige maatregelen genomen opdat het plein zo snel mogelijk kan worden heraangelegd. Daar werkt een andere aannemer aan. Onze werkzaamheden zitten op schema. Anderhalve maand geleden heb ik de bouwplaatsen aan de Beurs en het De Brouckereplein bezocht. Ook de pers mocht een kijkje nemen.

Bij het De Brouckereplein verandert de hele configuratie van het ondergrondse station door de aanleg van een nieuwe ingang in The Mint. Nu is dat gedeelte nog grotendeels afgezet, maar wanneer het klaar is, wordt het veel groter en krijgt de zogenaamde mezzanine, die de verschillende delen van het station met elkaar verbindt, een andere look.

Het gedeelte van het station onder het De Brouckereplein verandert ook. We maken nieuwe ingangen en de ruimte voor fietsers wijzigt. Aan de Beurs verandert er ook veel. Het is indrukwekkend om te zien. Als de commissieleden interesse hebben, kunnen we er in januari of februari eens op bezoek gaan. Er is veel ruimte onder het Beursstation en er moet worden nagegaan hoe die kan worden ingevuld. Dat geldt ook voor het De Brouckereplein.

Mijnheer De Lille, ik heb eigenlijk geen informatie om op uw vraag te antwoorden. Wij zijn niet

des bus dans les deux sens dans la rue de Laeken, la rue Van Artevelde et la rue d'Anderlecht. Nous pourrions ainsi prolonger à terme la ligne de bus 86, qui souffre du tracé modifié, jusqu'à la place de l'Yser dans un premier temps, puis jusqu'à Tour & Taxis dans un second temps.

Nous sommes en tout cas d'accord avec le principe d'une adaptation pour les bus, mais cela n'a rien à voir avec la Ville de Bruxelles. Le bâtiment Philips fait l'objet d'une rénovation en profondeur, avec la création d'une place à l'arrière du bâtiment et le réaménagement des entrées du parking souterrain. Le tout est encadré par le maître-architecte.

L'entrée actuelle du parking sera déplacée l'autre côté du bâtiment. La nouvelle configuration n'aura pas d'incidence négative sur la circulation des bus et le bâtiment sera mieux intégré dans le piétonnier.

officieel op de hoogte gebracht van enige aanpassing van de plannen. Voor zover wij weten, werd tot dusver geen wijziging van de vergunning aangevraagd. Ik stelde daarover een vraag aan de minister-president, tot wie u de vraag oorspronkelijk wilde richten, maar kreeg geen antwoord.

Er werd een bouwvergunning afgeleverd waarop de plannen van de werken zijn gebaseerd. Die moeten worden uitgevoerd zoals werd aangevraagd en goedgekeurd. Als de uitvoering wijzigt, moet in principe de bouwvergunning ook worden aangepast. Het is mij niet helemaal duidelijk wat er gaat gebeuren.

Ik heb vernomen dat er op een bepaald moment informeel overleg was, maar daar is het bij gebleven. Ik heb geen weet van een formele aanvraag voor een wijziging van de plannen.

We wachten op het advies van Brussel-Stad over het busplan. Dat liet enige tijd op zich wachten. De regering moet het nu goedkeuren. Wij hopen dat Brussel-Stad ook zal laten weten wat het wil wijzigen. Daarna kunnen we zeggen wat de impact op het busverkeer is. Wij zijn in ieder geval vragende partij voor bussen die in twee richtingen rijden door de Lakensestraat, de Arteveldestraat en in de Anderlechtsestraat. Dan kunnen we bus 86, die te lijden heeft onder de gewijzigde route, op termijn doortrekken tot het IJzerplein in een eerste fase en in een tweede fase tot Tour & Taxis. Dat was altijd de bedoeling, maar we wachten daarvoor op de levering van de nieuwe bussen.

Er is sowieso een aanpassing inzake de bussen waarmee we akkoord zijn gegaan, maar die heeft niet veel te maken met Brussel-Stad. Zoals u weet, wordt het Philipsgebouw grondig gerenoveerd. Er komt een plein aan de achterkant van het gebouw en de ingangen van de ondergrondse parking worden heraangelegd. Dat alles wordt begeleid door de bouwmeester en verloopt naar wens.

De huidige ingang van de parking verdwijnt en verhuist naar de andere kant van het gebouw. De nieuwe configuratie zal evenwel geen negatieve invloed hebben op het busverkeer. Bovendien zal het gebouw beter geïntegreerd zijn in de voetgangerszone.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Si les bus peuvent à nouveau circuler dans les deux sens dans la rue de Laeken, j'espère qu'ils auront une bande réservée. Car si le trafic automobile est à nouveau autorisé dans les deux sens, nous ferons face au même scénario que sur les boulevards du centre.*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous avons toujours dit à la Ville de Bruxelles qu'elle ne peut autoriser une circulation à double sens pour les voitures. Ce serait néfaste pour les riverains.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Parfois même mortel.*

Par ailleurs, vous ne m'avez pas répondu au sujet du plan. Ce que vous dites concernant l'entrée du parking n'est pas correct. Pour y accéder, il fallait faire un petit virage. Ce virage a été supprimé, mais les plans indiquent un déplacement de l'itinéraire pour se rendre d'un côté de la rue à l'autre.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Les plans seront encore adaptés. Je ne sais pas dans quel sens, car il faut un permis modificatif. C'est pourquoi je dis que je ne dispose pas des informations pour répondre à votre question.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *A-t-on aussi demandé l'autorisation de la STIB pour ces plans ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *Je pense bien.*

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *Pouvez-vous me le confirmer ? Il me semble étrange que la STIB ait accepté une situation*

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Als de bussen weer in twee richtingen door de Lakensestraat mogen rijden, hoop ik dat er een busstrook komt die niet door auto's mag worden gebruikt. Als ook de auto's weer in beide richtingen mogen rijden, krijgen we daar hetzelfde scenario als in de centrale lanen.

De heer Pascal Smet, minister.- Daarvan hoeft u mij niet te overtuigen. Ik ben het absoluut met u eens. We hebben Brussel-Stad ook altijd gezegd dat er geen tweerichtingsverkeer voor auto's mag worden toegelaten omdat je anders het verkeer van de centrale lanen naar die as verschuift. Dat zou nefast zijn voor de omwonenden.

De heer Bruno De Lille (Groen).- En soms zelfs dodelijk, vrees ik.

Daarnaast heb ik geen antwoord gekregen op mijn vragen over het plan.

Ik toon nog even mijn plattegrond. Daarop zijn niet de nieuwe plannen weergegeven, maar de huidige situatie. Wat u zegt over de ingang van de parkeergarage, klopt niet helemaal. Om tot bij de parkeergarage te komen, moest je nog een extra bochtje maken. Dat bochtje is weggewerkt, maar op de plannen staat al dat de route van de ene naar de andere kant van de straat wordt verlegd.

De heer Pascal Smet, minister.- De plannen worden nog aangepast. Ik weet niet in welke zin, want daarvoor is een wijzigingsvergunning nodig. Daarom zeg ik ook dat ik niet over de informatie beschik om op uw vraag te antwoorden.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Werd voor deze plannen ook de toestemming van de MIVB gevraagd? Want uiteindelijk hebben ze een impact op een heleboel klanten van de MIVB die de straat moeten oversteken.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik denk het wel.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Kunt u mij een bevestiging bezorgen? Ik vind het vreemd dat de MIVB daarin is meegegaan, want de situatie is nu

devenue beaucoup plus dangereuse pour les piétons.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'idée sous-jacente était d'interdire le trafic de transit et de n'autoriser que le trafic local jusqu'au parking.*

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Vu que l'entrée du parking a été déplacée, il serait préférable de ne plus autoriser de trafic sur la place.*

Mme la présidente.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Allez-vous suivre l'impact des plans modifiés sur les flux de trafic sur la place De Brouckère et ses abords ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La Ville de Bruxelles le fera.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Ce suivi tiendra-t-il compte des dernières modifications ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je suppose que oui.*

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le projet de déménagement de

veel onveilig voor de voetgangers geworden.

De heer Pascal Smet, minister.- Het achterliggende idee was om doorgaand verkeer onmogelijk te maken en enkel nog lokaal verkeer toe te laten tot aan de parking.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Aangezien de ingang van de parking verplaatst is, zou het beter zijn om geen verkeer meer op het plein toe te laten.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik wil het nog even hebben over de verkeersstromen op en rond het De Brouckereplein. Zult u de impact van de gewijzigde plannen volgen?

De heer Pascal Smet, minister.- De stad Brussel zal dat doen. Ze heeft daarvoor een contract gesloten.

De heer Paul Delva (CD&V).- Zal bij die monitoring rekening worden gehouden met de recentste wijzigingen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik vermoed van wel. De stad Brussel heeft in elk geval gezegd dat ze de situatie zou vergelijken.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het project voor de

l'arrêt de tram du square Léopold II et le risque de détérioration de l'environnement aux abords du Palais Stoclet".

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Comme l'a demandé le Bureau élargi, je vais fusionner mes deux questions, l'une adressée au ministre-président pour sa compétence sur la protection du patrimoine et l'autre à M. Smet pour le volet mobilité.

La STIB propose de déplacer son arrêt de tram situé sur le rond-point Léopold II vers l'avenue de Tervueren, en face du Palais Stoclet. La raison de ce déplacement est liée au fait que l'arrêt actuel est dans un arrondi. De ce fait, quelques centimètres - entre dix et quinze - séparent le trottoir de la première marche du tram, ce qui peut représenter une difficulté pour une personne à mobilité réduite. À ma connaissance, il n'y a pas de plainte reçue quant à l'aménagement actuel de l'arrêt.

M. le ministre, pouvez-vous me confirmer ce point ?

La bonne solution consiste à avoir des trams sans marche. Tel est bien l'objectif, mais cela nécessite préalablement un aménagement de la station de métro Montgomery. Il est prévu un réaménagement de ladite station en vue d'accueillir des trams sans marche. Certes, un calendrier des travaux n'existe pas encore, à ma connaissance.

Le ministre peut-il faire état de l'avancement de l'agenda des travaux et du projet de réaménagement de la station Montgomery ?

Il est à noter qu'à l'arrêt actuel sur le square Léopold II se trouve une aubette classée qui perdrait tout son sens en cas de déménagement de l'arrêt. Le projet ne lui prévoit aucune affectation.

L'aménagement proposé par la STIB impose l'abattage de six marronniers. Le projet les remplace par de petits sujets, ce qui va créer une rupture dans l'alignement. Il n'existe pas d'étude globale concernant l'alignement des marronniers déperissant sur l'avenue de Tervueren.

L'endroit prévu par le projet est moins favorable

verplaatsing van de tramhalte aan het Leopold II-plantsoen en het gevaar voor de beschadiging van het leefmilieu rond het Stoclet-paleis".

Mevrouw de voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De MIVB is van plan om de tramhalte aan de Leopold II-rotonde te verplaatsen naar de Tervurenlaan ter hoogte van het Stocletpaleis. De huidige halte ligt in een bocht, waardoor passagiers tussen het trottoir en de tramtrede zo'n tien tot vijftien centimeter moeten overbruggen. Voor zover ik weet zijn daar nooit klachten over geweest. Klopt dat?*

Het is de bedoeling om mettertijd lagevloertrams in te zetten, wat het probleem zou oplossen, maar dat vergt aanpassingen aan metrostation Montgomery. Wanneer mogen we die aanpassingen verwachten?

De huidige halte ligt bij een beschermd wachthuisje dat zijn nut verliest als de halte wordt verplaatst. Voor de verhuizing moeten ook zes kastanjabomen worden gekapt, wat het straatbeeld zal wijzigen.

De geplande nieuwe halte is voor de meeste MIVB-gebruikers minder goed gelegen, want ze moeten op gevaarlijkere plaatsen de Tervurenlaan oversteken. De nieuwe oversteekplaats voor voetgangers scheidt ook nieuwe mobiliteitsproblemen voor auto's die over de ventweg rijden en van de Mellaertsvijvers naar het centrum rijden. Van de twee huidige rijvakken zou er immers een verdwijnen. Aan de verkeerslichten kunnen automobilisten op de ventweg blijven of naar de centrale baan rijden, maar als er een rijvak verdwijnt, zal de file langer worden.

Na de heraanleg zou er een voetgangersverkeerslicht komen ter hoogte van de nieuwe halte bij het Stocletpaleis, maar zelfs dan blijft het gevaarlijk omdat automobilisten daar geen oversteekplaats verwachten.

Het project schiet dus fundamenteel te kort en is duur. Het probeert een probleem te verhelpen dat in de volgende jaren hoe dan ook wordt opgelost. Bovendien zou het verkeerslicht het straatbeeld

pour la majorité des utilisateurs de la STIB fréquentant cet arrêt. Il leur impose de traverser l'avenue de Tervueren en des points plus dangereux. Le nouveau passage pour piétons induit un nouveau problème de mobilité pour les voitures venant de la contre-allée de Tervueren et allant des étangs Mellaerts vers le centre. Effectivement, des deux voies de circulation actuelles, il n'en resterait plus qu'une. Étant donné que les feux lumineux fonctionnent pour permettre aux véhicules soit de continuer sur la contre-allée en allant vers la droite, soit d'aller sur l'allée centrale, le fait de n'avoir plus qu'une seule voie de circulation entraînerait une file beaucoup plus longue - une forme de bouchon -, dans la mesure où l'automobiliste serait acculé à attendre le moment où il est autorisé à passer pour prendre la direction de son choix. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, puisque les feux pour aller à droite sont beaucoup plus longs.

Le projet prévoit un réaménagement de l'avenue de Tervueren en face du Palais Stoclet, en imposant le placement d'un feu lumineux permettant aux piétons de traverser l'avenue de Tervueren à hauteur du Palais Stoclet, là où sera situé l'arrêt. Mais même avec ce feu lumineux, ce passage constituera un vrai danger, car il sera placé à un endroit inattendu par les conducteurs.

Le projet est donc fondamentalement mauvais, coûteux et inadéquat. Il tente de répondre à une difficulté quand en réalité il existe une vraie solution prévue dans les années à venir. De plus, il détériore l'environnement du Palais Stoclet en plaçant juste en face de celui-ci, sur le trottoir qui le longe, un feu lumineux.

La Commission royale des monuments et des sites n'a pas remis d'avis sur ce projet qui a un impact sur l'accès des piétons au site et les perspectives visuelles.

La commission de concertation de l'urbanisme a eu lieu. Les représentants de la Région ont approuvé le projet tandis que la commune a émis un avis défavorable. Le ministre ne considère-t-il pas qu'il s'agit d'une dépense inutile qui, de surcroît, porte atteinte à la qualité de la mobilité ?

Au vu des différents éléments, le ministre - cette question s'adressait davantage au ministre-président - peut-il préciser si le gouvernement soutient cette proposition de réaménagement ?

wijzigen.

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) heeft geen advies uitgebracht over het project.

In de overlegcommissie stedenbouw hebben vertegenwoordigers van het gewest hun fiat gegeven, terwijl de gemeente een ongunstig advies gaf. Vindt u niet dat er nutteloze uitgaven worden gedaan, die bovendien de mobiliteit in het gedrang brengen?

Steunt de regering de plannen voor de herhaanleg? Zo ja, hoe wordt de omgeving van het Stocletpaleis van visuele vervuiling gevrijwaard?

Si la réponse devait être positive - ce que je regretterais amèrement -, comment sera évitée la détérioration du cadre environnemental du Palais Stoclet ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- L'aménagement de l'arrêt Léopold II fait suite à la décision prise en 2015 par l'ensemble du gouvernement d'approuver la note sur les arbres et les arrêts de transport public, et d'améliorer la sécurité et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR). Je suis souvent interpellé au sein de cette commission sur les problèmes d'accessibilité pour les PMR, non seulement aux arrêts souterrains, mais aussi en surface.

Or, l'aménagement actuel de l'arrêt au square Léopold II présente un problème d'accessibilité pour les PMR, mais aussi de sécurité, auquel la STIB souhaite apporter une solution structurelle. En effet, lorsqu'un arrêt de tram se situe dans une courbe, il est impossible de réduire la distance entre le quai et le tram, en raison de l'inévitable écartement du tram. Les associations de défense des PMR demandent donc de réduire cette distance et d'éviter de placer des arrêts dans une courbe.

En outre, pour l'arrêt en direction du square Montgomery, en raison de la courbe et de la position du quai à l'extérieur de cette courbe, le conducteur du tram n'a pas de visibilité sur les entrées et sorties de son véhicule à la porte arrière, ce qui peut entraîner des accidents.

Dès lors, la STIB estime que la seule bonne solution consiste à déplacer l'arrêt du square Léopold II pour qu'il se situe dans une ligne droite. En l'occurrence, eu égard à l'espace disponible, la seule possibilité est de l'installer avant le square en direction de Montgomery. Il faudra donc déplacer l'arrêt de 80 mètres, sur une portion en ligne droite située en face du Palais Stoclet, mais de l'autre côté de la chaussée.

Cela implique l'abattage de six gros marronniers, mais il est proposé de replanter six grands platanes, comme dans la suite de l'alignement. Un passage pour piétons sera créé, puisque l'accessibilité aux quais doit être garantie. Un triple rideau d'arbres

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De heraanleg van halte Leopold II is het gevolg van een regeringsbeslissing uit 2015. De huidige halte is onvoldoende toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit. De MIVB wil een structurele oplossing voor dat probleem. Bij tramhaltes die in een bocht liggen is een zekere afstand tussen tram en perron onvermijdelijk. Belangenverenigingen vragen daarom om haltes in bochten te vermijden.*

De huidige halte in de richting van Montgomery verhinderde trouwens ook het uitzicht van de trambestuurder op de achterdeuren, wat gevaarlijk kan zijn. Daarom is de MIVB van mening dat de verplaatsing van de halte met tachtig meter in de richting van Montgomery de enige goede oplossing is.

Daartoe moeten zes grote kastanjabomen worden gekapt. Ze worden echter vervangen door zes grote platanen. Er komt een oversteekplaats voor voetgangers om de halte toegankelijk te maken. De driedubbele bomenrij tussen het Stoclethuis en de nieuwe halte blijft behouden, waardoor het straatbeeld rond het beschermde terrein nauwelijks verandert.

Het oude, beschermde wachthuisje zal dus geen praktisch nut meer hebben als halte.

Voor zover ik weet heeft de overlegcommissie de MIVB uitleg gevraagd over de veiligheid van de oversteekplaatsen en de verwachte verkeersstromen.

De MIVB heeft de vragen intussen beantwoord en wacht op het definitieve advies van de overlegcommissie. Daarna moet de bevoegde gewestelijke dienst de vergunning afleveren. Zolang dat niet is gebeurd, kan ik niets zeggen over de concrete planning.

est maintenu entre le Palais Stoclet et le nouveau quai. L'impact paysager depuis le site classé sera donc minime.

L'ancien arrêt étant désaffecté, l'aubette classée ne sera plus d'aucune utilité en termes d'exploitation. Tous ces éléments figurent dans le dossier de demande de permis d'urbanisme introduit par la STIB.

Selon mes informations, la commission de concertation s'est réunie et a demandé que soit étudiées la sécurité des traversées piétonnes - mouvement de croisement des contre-allées - et la capacité du flux automobile de se réinsérer sur l'avenue depuis la contre-allée en direction du centre.

La STIB a entre-temps répondu à ces questions et attend l'avis définitif de la commission de concertation. Ensuite, il incombera au service régional concerné de délivrer le permis. Dans l'attente de ce dernier, je ne peux fixer de calendrier concret.

M. Serge de Patoul (DéFI).- La décision du gouvernement est saine. Par contre, laisser en circulation des trams avec des marches ne résout absolument rien, même si nous savons que l'intention du gouvernement est de remplacer ces vieux trams à terme.

M. Pascal Smet, ministre.- Tous les vieux trams seront évidemment remplacés.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Il faudra d'abord retirer les marches avant de réduire la distance entre le quai et le tram, parce que la solution est totalement mauvaise. Au niveau communal, nous ferons tout pour que celle-ci ne soit pas retenue.

M. Pascal Smet, ministre.- Quelle alternative proposez-vous ?

M. Serge de Patoul (DéFI).- Dans un premier temps, il faut retirer les marches.

M. Pascal Smet, ministre.- Les nouveaux trams arriveront à l'été 2019 ou en 2020 au plus tard. Le conseil d'administration de la STIB va attribuer le

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *De regering heeft de juiste beslissing genomen, maar oude trams met een trede in gebruik houden, is geen oplossing voor het probleem, al weten we dat de regering die wil vervangen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Oude trams worden natuurlijk vervangen.*

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Voordat de afstand tussen tram en perron kleiner wordt gemaakt, moet u komaf maken met die treden. De oplossing die u voorstelt, houdt geen steek. We zullen er in mijn gemeente alles aan doen om die tegen te houden.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Welk alternatief stelt u voor?*

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *In eerste instantie moeten de tramtreden verdwijnen.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De nieuwe trams worden in 2019 of uiterlijk in 2020 in gebruik genomen. De raad van bestuur van de*

marché dans les prochaines semaines, qui concerne 175 trams. La question sera réglée à ce moment-là. Il reste le problème de l'écartement entre le quai et le tram.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Vous évoquez un écartement de 15 centimètres. Le passage pour piétons en face du Palais Stoclet mettra les piétons dans une situation encore plus dangereuse. À l'heure actuelle, la circulation des voitures est ininterrompue à cet endroit. Cela signifie que l'aménagement de ce passage pour piétons nécessitera le placement d'un feu de signalisation à un endroit inattendu, immédiatement après un carrefour qui comporte déjà un feu de signalisation. Les automobilistes ne manqueront pas d'être surpris, ce qui constituera un danger pour les piétons.

M. Pascal Smet, ministre.- J'entends bien votre point de vue. La STIB a introduit la demande. Sur la base de ce que vous avez mentionné et de l'avis de la commission de concertation, la demande sera analysée et le permis sera ou non délivré. Pour moi, ce n'est pas un dossier prioritaire.

La STIB a voulu réaliser ce projet, à la suite de plusieurs demandes, formulées notamment au sein de cette commission, d'amélioration de la situation pour les PMR. Je prends note de ce que vous dites et nous verrons comment poursuivre quand nous aurons les résultats de l'analyse et de la demande de permis.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Nous y reviendrons donc.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le (ré)aménagement des maillons les plus faibles du réseau de pistes cyclables".

MIVB plaats zeer binnenkort een bestelling voor 175 trams. Die nieuwe trams zullen geen treden meer hebben, maar het probleem met de afstand tussen perron en tram blijft bestaan.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *U hebt het over een afstand van 15 cm. Met een oversteekplaats ter hoogte van het Stoclethuis wordt de situatie nog gevaarlijker voor voetgangers, want er wordt een voetgangerslicht geplaatst onmiddellijk na de verkeerslichten van het kruispunt. Dat verwachten automobilisten niet.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik begrijp uw standpunt. De MIVB heeft een aanvraag ingediend. Op basis van wat u zegt en het advies van de overlegcommissie zal de vergunning al dan niet worden afgeleverd. Dit is geen dringend dossier voor mij.*

De MIVB werkt aan het project na meerdere verzoeken om de toestand voor mensen met een beperkte mobiliteit te verbeteren.

De heer Serge de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *We komen er nog op terug.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de (her)aanleg van de meest zwakke schakels in het fietsnetwerk".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais)*.- *Les maillons manquants sont nombreux sur le réseau de pistes cyclables, tant pour les cyclistes navetteurs que pour les cyclistes bruxellois. Les maillons faibles sur les voiries régionales et communales ont-ils été cartographiés ?*

Il y a quelque temps, les autorités bruxelloises ont lancé le projet "Ping if you care", afin d'identifier les endroits qui concentrent le plus d'incidents avec des cyclistes ou qui suscitent un plus grand sentiment d'insécurité. Les résultats du projet seront-ils utilisés pour la cartographie des maillons faibles ? Quand ces données seront-elles disponibles ?

Quelle politique menez-vous pour appréhender ces maillons faibles ? De quelle approche systématique font-ils l'objet ? A-t-on dressé une liste de priorités ?

Comment collaborez-vous avec les communes pour remédier aux situations problématiques ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais)*.- *La première cartographie des infrastructures cyclables régionales a été effectuée par Pro Velo en 1992. Un audit complet a ensuite été réalisé en 2013, permettant l'élaboration en 2014 d'une liste de points prioritaires. Ces dernières années, la Région a également soutenu My Bikeworld, une*

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is al vaak duidelijk geworden in filmpjes: er zijn heel veel missing links in het fietsnetwerk, zowel voor fietsende pendelaars die via het fietsnetwerk de hoofdstad in en uit willen rijden, als voor Brusselse fietsers. Heel wat fietspaden in het gewest zijn fout of gewoonweg niet aangesloten op het volgende deel van het project. Soms staat er midden op een fietspad een obstakel.

De vraag rijst of de zwakke schakels in het fietsnetwerk op gewest- en gemeentewegen bekend zijn en welk beleid er wordt gevoerd om die zwakke schakels aan te pakken. Het is zaak om voor de snelle winst te gaan en de zwakke schakels meteen aan te pakken waar mogelijk.

Werden de zwakke schakels in het fietsnetwerk op de gewestwegen en gemeentewegen in kaart gebracht?

Een tijd geleden werd het project 'Ping if you care' gelanceerd. Daarmee wil de Brusselse overheid de plaatsen in kaart brengen waar zich de meeste incidenten met fietsers plaatsvinden of waar fietsers een verhoogd onveiligheidsgevoel ervaren. Zullen de resultaten van het project gebruikt worden om de zwakke schakels in kaart te brengen? Wanneer zijn de gegevens hiervan beschikbaar?

Wat is uw beleid om de zwakke schakels aan te pakken? Op welke manier worden de missing links systematisch aangepakt? Is er ook een prioriteitenlijstje opgesteld?

Op welke manier werkt u samen met de gemeenten om de probleemsituaties te verhelpen?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- In 1992 lichte Pro Velo voor het eerst de gewestelijke fietsinfrastructuur door. Nadien volgde er ook in 2013 een volledige audit, waarna in 2014 een lijst van prioritair aan te pakken knelpunten kon worden opgemaakt. De voorbije jaren ondersteunde het gewest ook My Bikeworld, een

initiative du Fietsersbond qui permet aux cyclistes de communiquer leurs souhaits d'améliorations. En 2017, j'ai lancé avec la secrétaire d'État Debaets la campagne "Ping if you care", afin de répertorier les situations routières dangereuses, sans oublier, depuis 2013, l'application Fix My Street. Par ailleurs, le rapport relatif aux zones accidentogènes tient également compte des accidents de vélo. Les points critiques du réseau de pistes cyclables sont donc connus.

Le rapport final de Ping if you care sera remis au printemps prochain et ses données serviront à améliorer les infrastructures cyclables. Nous devons procéder à des pondérations en fonction de la complexité, de la faisabilité et de la possibilité d'insérer un projet dans des travaux en cours.

Actuellement, seuls les problèmes d'entretien sont systématiquement appréhendés par le biais de Fix my street. Il faut en effet recruter des collaborateurs pour la cellule spécifique des points noirs cyclables de Bruxelles Mobilité.

En plus de conseiller aux communes de remédier aux points noirs, la Région octroie un subside spécifique pour de très petits investissements.

Je suis conscient des maillons faibles du réseau. Ces derniers temps, nous avons fait de la nouvelle piste cyclable sur la Petite ceinture une priorité absolue. Nous avons reçu des permis supplémentaires et la délivrance d'autres permis est imminente. Nous sommes en train d'élaborer le calendrier en vue d'une réalisation des travaux en 2018-2019.

Il s'agit d'un dossier important, ce qui ne signifie pas que le reste ne l'est pas. Ce sont en effet surtout les petits investissements qui peuvent apporter des gains rapides. Mais pour cela, nous devons d'abord rendre à nouveau opérationnelle la cellule micro-investissements de Bruxelles Mobilité.

initiatief van de Fietsersbond, waarmee fietsers hun wensen voor verbeteringen kunnen invoeren. In 2017 liet ik samen met staatssecretaris Debaets de campagne Ping if you care van start gaan om gevaarlijke verkeerssituaties aan te geven en sinds 2013 bestaat uiteraard ook de applicatie Fix My Street. In het rapport betreffende de ongevalsgevoelige zones wordt ook rekening gehouden met fietsongevallen. De knelpunten in het fietsnetwerk zijn dus bekend.

Het eindrapport van Ping if you care wordt afgeleverd in de lente van volgend jaar. Het is de bedoeling om van de gegevens gebruik te maken om de fietsinfrastructuur te verbeteren. We zullen afwegingen moeten maken naar gelang van de complexiteit, de haalbaarheid en de mogelijkheid om een project in te passen in lopende werken.

Tegenwoordig worden alleen de onderhoudsproblemen systematisch aangepakt via Fix my street. Er moeten inderdaad extra medewerkers aangeworven worden voor de specifieke fietsknelpuntencel bij Brussel Mobiliteit. Zo kunnen we korter op de bal spelen. De procedure loopt, maar het is allemaal niet zo eenvoudig. Hopelijk komt de zaak snel in orde.

Behalve advies aan de gemeenten om de fietsknelpunten weg te werken, verleent het gewest ook een specifieke subsidie voor zeer kleine investeringen. Wanneer een gemeente vraagt om aanpassingen te doen, kan het gewest bijdragen aan de financiering.

Ik ben mij ervan bewust dat het netwerk zwakke schakels heeft en dat een vlotte aansluiting niet altijd mogelijk is. Er is nog veel werk aan de winkel. De afgelopen tijd hebben we van het nieuwe fietspad op de Kleine Ring een absolute prioriteit gemaakt. Dat was geen gemakkelijk dossier, maar iedereen beschouwde het als een noodzakelijke schakel. We hebben extra vergunningen gekregen en de verstrekking van andere vergunningen is nakend. We zitten in de opmaakfase van de planning om het werk in 2018-2019 te kunnen uitvoeren.

Het betreft een belangrijk dossier, wat niet betekent dat de rest niet belangrijk zou zijn. Vooral kleine investeringen kunnen soms snel winst opleveren. Daarvoor moet eerst bij Brussel Mobiliteit de specifieke cel micro-investeringen weer

Mme la présidente.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La bonne nouvelle, c'est que vous reconnaissez le problème. Je ne peux que vous encourager à privilégier les gains rapides. Quand la cellule des points noirs cyclables sera-t-elle opérationnelle ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).*- *L'organisation interne dépend du fonctionnaire dirigeant, qui est responsable de l'affectation du personnel dans les différents services. Nous avons toutefois fait clairement passer le message qu'il nous faut plus de personnel pour les micro-investissements.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Nous vous soutenons dans cette voie et espérons des résultats rapides.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. HAMZA FASSI-FIHRI

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le préavis de grève déposé par la fédération belge des taxis".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question

opérationnelle worden. Daartoe moet er ofwel met personeel worden geschoven, ofwel moeten er extra medewerkers worden aangeworven. Ook dat staat in het plan als ik me niet vergis.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het goede nieuws is dat u het probleem erkent. We zien in uw beleid een sterke focus op de Kleine Ring. Ik kan u alleen maar aanmoedigen om voor de snelle winst te gaan en de zwakke schakels aan te pakken. Wanneer zal de fietsknelpuntencel operationeel zijn?

De heer Pascal Smet, minister.- Als het van mij afhangt, gebeurt dat zo snel mogelijk, maar de interne organisatie hangt af van de leidinggevende ambtenaar. Hij is verantwoordelijk voor de aanstelling van het personeel in de verschillende diensten. We kunnen wel onze wensen aangeven, maar de operationele invulling is een taak voor de administratie zelf.

We hebben absoluut meer personeel nodig om de micro-investeringen in goede banen te leiden. We hebben die boodschap duidelijk overgebracht en zullen daarop blijven hameren.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wij steunen u daarin en hopelijk worden er snel resultaten geboekt. Ik zal u binnenkort daarover opnieuw ondervragen opdat u de druk opvoert.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER HAMZA FASSI-FIHRI

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de stakingsaanzegging van de Belgische federatie van de taxi's".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met

orale est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van Goidsenhoven

INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le feu vert de la commission de concertation pour l'avenue du Port".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la fermeture du pont Saint-Job aux véhicules de plus de 3,5 tonnes".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, la question orale est transformée en question écrite.

instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Goidsenhoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het groene licht van de overlegcommissie voor de Havenlaan".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het verbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton om de brug over het station Sint-Job te gebruiken".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

QUESTION ORALE DE MME JULIE DE GROOTE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le réaménagement de la place Meiser".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, la question orale est transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la gestion des feux de circulation à Bruxelles".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JULIE DE GROOTE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het beheer van de verkeerslichten in Brussel".

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.