

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

RÉUNION DU LUNDI 18 DÉCEMBRE 2017

VERGADERING VAN MAANDAG 18 DECEMBER 2017

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

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

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".

[115]

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de verbetering van de handhaving inzake verkeersveiligheid".

[117]

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

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.

[119]

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-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.

[121]

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 interpellier 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 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 ?

[123]

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 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.

[125]

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 lisibilité optimale de l'espace public ? Cette question a-t-elle été abordée avec Brulocalis ?

[127]

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

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 Schaarbeek 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.

[129]

Hoever staat de wetgeving over het boetecentrum? 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?

[131]

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 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.

[135]

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 a 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 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 !

[137]

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 in het 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 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.

[139]

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.

[141]

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.

[143]

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.

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.

[145]

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

[147]

(verder in het Nederlands)

Ik ben er absoluut van overtuigd dat we zelfs meer moeten ingrijpen. De regels moeten duidelijk zijn en wie niet horen wil, moet voelen.

[149]

(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 "lidar" (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.

[151]

(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 voor 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 taken van hen zal overnemen.

[155]

[157]

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 wegpolie.

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.

[159]

(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 choisi de généraliser les zones 30 à quelques exceptions près.

[161]

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.

[163]

(verder in het Nederlands)

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

[165]

(poursuivant en français)

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

[167]

(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 worden verdubbeld omdat dergelijk gedrag ontoelaatbaar is.

[169]

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.

[171]

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 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.

[179]

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 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.

[189]

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 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.

[191]

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?

[193]

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 overal 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.

[195]

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

Mme Cielkje 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.

(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.

[201]

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, la question orale est transformée en question écrite.

[207]

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 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 interpellier 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 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.

[211]

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.

[215]

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.

[223]

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. 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.*

[227]

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, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, 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".

[231]

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 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 2018 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?

[235]

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 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.

[241]

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 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?

[247]

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.

[249]

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

[251]

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.

[253]

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 kan 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.

[259]

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 veel onveiliger 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 situatie zou vergelijken.

- *Het incident is gesloten.*

[285]

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 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 dépérissant sur l'avenue de Tervueren.

L'endroit prévu par le projet est moins favorable 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 chauffeurs.

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.

[293]

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 ?

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

[295]

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.

[297]

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 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.

[299]

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 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.

[313]

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.*

[319]

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".

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 is 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?

[323]

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

De heer Pascal Smet, minister .- In 1992 lichtte 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 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 operationeel 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.

[325]

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 de voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

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.

[333]

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, la question 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, 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, la question orale est transformée en question écrite.

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, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

[357]

(clip 357)

[359]