BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

CONSEIL DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin van de interpellaties en mondelinge vragen

Bulletin des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications

VERGADERING VAN WOENSDAG 31 MAART 2004

RÉUNION DU MERCREDI 31 MARS 2004

Het **Bulletin van interpellaties en mondelinge vragen** 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.

Le **Bulletin des interpellations et questions orales** 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.

INHOUD

Mondelinge vragen

✍ van de heer Benoît Cerexhe 3

aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp,

betreffende "het geldvervoer bij de MIVB".

(Sprekers: de heer Benoît Cerexhe, de heer Jos Chabert, Minister)

✍ van mevrouw Yamila Idrissi 6

aan de heer Jacques Simonet, Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met plaatselijke besturen, ruimtelijke ordening, monumenten en landschappen, stadsvernieuwing en wetenschappelijk onderzoek, en aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp,

betreffende "de versperring ter hoogte van de Amerikaanse ambassade, die fietsers en voetgangers verplicht tot gevaarlijke manoeuvres".

(Sprekers: Mevrouw Yamila Idrissi, de heer Jos Chabert, Minister)

SOMMAIRE

Questions orales

✍ de M. Benoît Cerexhe 3

à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "le transport de fonds à la STIB".

(Orateurs: M. Benoît Cerexhe, M. Jos Chabert, Ministre)

✍ de Mme Yamila Idrissi 6

à M. Jacques Simonet, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des pouvoirs locaux, de l'aménagement du territoire, des monuments et sites, de la rénovation urbaine et de la recherche scientifique, et M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "le barrage à hauteur de l'ambassade américaine qui oblige les piétons et les cyclistes à effectuer de dangereuses manœuvres".

(Orateurs: Mme Yamila Idrissi, M. Jos Chabert, Ministre)

✍ van de heer Bernard Ide 9

aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp,

betreffende "de fiets in de metro".

(Sprekers: de heer Bernard Ide, de heer Jos Chabert, Minister, de heer Benoît Cerexhe)

✍ van de heer Michel Van Roye 16

aan de heer Jos Chabert, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met openbare werken, vervoer, brandbestrijding en dringende medische hulp,

betreffende "de wettigheid en de efficiëntie van de rode assen".

(Sprekers: de heer Michel Van Roye, de heer Jos Chabert, Minister, de heer Michel Moock)

✍ de M. Bernard Ide 9

à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "le vélo dans le métro".

(Orateurs: M. Bernard Ide, M. Jos Chabert, Ministre, M. Benoît Cerexhe)

✍ de M. Michel Van Roye 16

à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "la légalité et l'efficacité des axes rouges".

(Orateurs: M. Michel Van Roye, M. Jos Chabert, Ministre, M. Michel Moock)

Voorzitter: de heer Claude MICHEL.
Présidence de M. Claude MICHEL, Président.

De Voorzitter.- Aangezien Mevrouw Idrissi nog niet aanwezig is, stel ik de Commissie voor om de volgorde van de vragen te veranderen en de heer Benoît Cerexhe toe te laten zijn mondelinge vraag te stellen. Gaat iedereen hiermee akkoord? *(Ja.)*

M. le Président.- Madame Idrissi n'étant pas encore parmi nous, je propose aux membres de la Commission d'intervertir l'ordre des questions et de permettre à Monsieur Cerexhe de poser sa question. Est-ce que tout le monde est d'accord? *(Oui.)*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOIT CEREXHE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "het geldvervoer bij de MIVB".

QUESTION ORALE DE MONSIEUR BENOIT CEREXHE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "le transport de fonds à la STIB".

De Voorzitter.- De heer Benoît Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- De MIVB beschikt over een eenheid die uitsluitend geldvervoer verzorgt. Die activiteit vereist specifieke voorzorgsmaatregelen. Ik ontving daarover van verschillende bronnen verontrustende informatie.*

De werkomstandigheden zouden de personeelsleden in gevaar brengen en in strijd zijn met de wet van 7 april 2003. De MIVB zou niet-beveiligde voertuigen gebruiken (gewone leasingwagens), waarvan er slechts één is uitgerust met een radio. De drie teams zouden bovendien over maar één gsm beschikken.

De vervoerde bedragen zouden het wettelijke maximum ver overschrijden. Deze overtreding is des te ernstiger, omdat de politie niet op voorhand op de hoogte wordt gebracht en omdat de enige plofkoffer niet meer functioneert door gebrekkig

M. le Président.- La parole est à M. Benoît Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- La STIB dispose d'une unité servant exclusivement au transfert de fonds. Vous n'ignorez pas que ce type d'activité requiert des précautions particulières. Or, des sources diverses me font part d'un certain nombre d'éléments assez troublants. Je souhaiterais dès lors recueillir vos observations et vos mises au point. Il apparaît ainsi que le personnel de la STIB est contraint de travailler dans des conditions non seulement dangereuses pour sa propre sécurité, mais aussi contraires à la loi et notamment à celle du 7 avril 2003. Tout d'abord, la STIB utiliserait pour le transfert de fonds des véhicules non sécurisés (véhicules normaux en leasing) dont seul l'un d'entre eux serait équipé d'une radio. En ce qui concerne les autres moyens de communication, il n'existerait qu'un seul GSM pour trois équipes, ce qui, vous en conviendrez, est assez peu. Ensuite, il semble que les sommes transportées excèdent largement ce qui est prévu dans la loi. Infraction

onderhoud.

Tot slot kan er slechts één voertuig worden gelokaliseerd door middel van een GPS-systeem. Op geen enkele koffer of voertuig staat een identificatielogo.

Ik hoop dat de minister kan bewijzen dat de informatie waarover ik beschik, niet correct is.

De Voorzitter.- De heer Jos Chabert heeft het woord.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- De directie van de MIVB heeft mij bevestigd dat de maatschappij over een eigen eenheid voor geldtransporten beschikt. Deze eenheid voert enkel geldtransporten uit tussen de verschillende vestigingen van de MIVB en uitsluitend voor de MIVB. Voor andere geldtransporten wordt een beroep gedaan op een externe beveiligingsfirma.*

Bijgevolg is de juridische dienst van de MIVB van oordeel dat de eenheid voor geldtransporten van de MIVB niet mag worden vergeleken met een bewakingsfirma, zoals bedoeld in de wet van 7 april 2003 en van 10 april 1990.

De directie van de MIVB heeft me verzekerd dat de veiligheidsmaatregelen strikt worden nageleefd. Omwille van de veiligheid is het onmogelijk voor de vervoersmaatschappij, en bijgevolg ook voor mij, om gedetailleerde uitleg te geven.

In samenwerking met een gespecialiseerde externe firma (Securitas - Group 4) is er een studie uitgevoerd om de werking nog te verbeteren.

De MIVB heeft ook een verzekering afgesloten die onder andere de geldtransporten dekt en mij ervan verzekerd dat de eenheid de nodige middelen en uitrusting tot haar beschikking heeft om haar werk goed uit te voeren.

Uit veiligheidsoverwegingen gebruikt de eenheid voor geldtransport geleasde incognito voertuigen. Er zijn drie ploegen in de eenheid die over vier gsm's beschikken. Plofkoffers werden besteld,

qui est d'autant plus grave qu'il n'y a aucune déclaration préalable à la police et que l'unique valise "intelligente" n'est aujourd'hui plus fonctionnelle par manque d'entretien. Enfin, un seul véhicule serait localisable via un système GPS et il n'existe, que ce soit sur les valises ou les véhicules, aucun pictogramme d'identification.

Donc je souhaiterais vivement, M. le Ministre, que vous répondiez à ces quelques interrogations et que vous me rassuriez en me démontrant, preuves à l'appui, que les informations dont je dispose, qui ont été recoupées, sont erronées. Je vous remercie pour votre réponse.

M. le Président.- La parole est à M. le Ministre.

M. Jos Chabert, Ministre.- La direction de la STIB m'a confirmé qu'elle dispose, au sein des ses services, d'une propre brigade pour les transports de fonds.

Cette brigade ne fournit des prestations de transport de fonds que de la société de transport elle-même et ce, entre les différentes localisations de la STIB.

Pour le transport de fonds entre les lieux STIB et les localisations en dehors de la société, appel est fait à une firme de sécurité externe.

Pour cette raison, le service juridique de la STIB prétend que la 'brigade transport de fonds' de la STIB ne peut être apparentée à une société de gardiennage telle que reprise dans la loi du 7 avril 2003 et dans celle du 10 avril 1990.

La direction de la STIB m'a également assuré que les dispositifs et les procédures de sécurisation sont strictement observés.

Une étude a été entamée en collaboration avec une firme extérieure spécialisée (Securitas - Group 4), afin d'encore mieux maîtriser la matière.

Pour des raisons évidentes de sécurité, il est impossible à la société de transport, et dès lors à moi-même, de fournir une explication détaillée.

La STIB a également souscrit une assurance qui couvre, entre autres, les missions de la brigade de transports de fonds.

geleverd en in gebruik genomen. Een voertuig is uitgerust met een zender en ontvanger. Het gebruik van identificatielogo's is niet verplicht omdat het privé-transporten zijn.

De eenheid valt niet onder de wet op de beveiligingsfirma's, werkt nauw samen met een extern gespecialiseerd bedrijf en beschikt over de nodige middelen.

Toch vraag ik me af of het verstandig is dat de MIVB dergelijke transporten zelf uitvoert en of het niet beter zou zijn om ook interne geldtransporten te laten uitvoeren door een externe beveiligingsfirma. Ik heb de directie van de MIVB gevraagd om dit probleem te onderzoeken.

De Voorzitter.- Mijnheer Cerexhe, wenst u te antwoorden?

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Uw conclusie is juist. Mijns inziens is het niet de taak van de MIVB om geldtransporten uit te voeren. De speciale eenheid van de maatschappij is niet onderworpen aan dezelfde regels als de privé-sector, maar ze moet alleszins dezelfde veiligheidsmaatregelen treffen, in de eerste plaats om het personeel te beschermen. Momenteel is dat duidelijk niet het geval. Ik verzoek de minister om*

La STIB m'a assuré en plus que les moyens et les équipements nécessaires sont mis à disposition de la brigade afin d'accomplir sa mission de façon impeccable.

Par souci de sécurité, la brigade de transport de fonds utilise des véhicules banalisés en leasing.

En ce qui concerne les communications, il y a trois équipes dans la brigade qui disposent de quatre GSM.

Des valises dites "intelligentes" ont en outre été commandées, livrées et sont opérationnelles à ce jour.

Un véhicule est équipé d'un émetteur et d'un récepteur. L'utilisation de pictogrammes n'est pas requise du fait du transport privé.

Sur base des informations données par la direction de la STIB, je peux conclure que la brigade de la STIB ne tombe pas sous l'application des lois concernant les sociétés de sécurité.

En outre, elle travaille en étroite collaboration avec une firme de sécurité externe et les moyens nécessaires ont été mis à disposition pour pouvoir accomplir sa tâche.

Je me demande néanmoins s'il est judicieux que la STIB organise de tels transports par ses propres moyens et s'il ne serait pas plus opportun d'organiser aussi le transport interne des fonds par une firme de sécurité externe compte tenu des risques de sécurité y afférents.

J'ai dès lors demandé à la direction de la STIB d'examiner cette problématique en vue de me rapporter dans ce sens.

M. le Président.- M. Cerexhe, désirez-vous répliquer?

M. Benoît Cerexhe.- Votre conclusion est la bonne parce qu'on peut se poser la question de savoir si c'est le métier de la STIB de s'occuper du transport de fonds. Aujourd'hui, à l'intérieur de la STIB, il y a une brigade qui s'occupe de ce transport. Toutes les mesures de sécurité, notamment de protection du personnel, doivent être prises. Puisque ce n'est pas le métier d'une société comme la STIB, les règles observées dans

de MIVB dergelijke taken te laten uitbesteden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW YAMILA IDRISSI AAN DE HEER JACQUES SIMONET, MINISTER-VOORZITTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELLIJK ONDERZOEK, EN AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de versperring ter hoogte van de Amerikaanse ambassade, die fietsers en voetgangers verplicht tot gevaarlijke manoeuvres".

De Voorzitter.- Mevrouw Yamila Idrissi heeft het woord.

De heer Jos Chabert, Minister, antwoordt tevens in naam van de heer Jacques Simonet, Minister-Voorzitter.

Mevrouw Yamila Idrissi.- In het hoofdstuk 'Werven' van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, artikel 3, paragraaf 1, staat dat "in de naaste omgeving van de werf aandacht moet worden besteed aan de veiligheids- en verkeersomstandigheden van alle openbare weggebruikers, meer bepaald de voetgangers en de fietsers". Concreet betekent dit dat men ofwel voor

le secteur privé ne sont pas observées de la même manière en son sein.

Que la loi d'avril 2003 s'applique ou non au service, les mêmes règles de protection doivent être prises, ce qui n'est manifestement pas le cas aujourd'hui.

Je vous invite à travailler dans le sens d'une externalisation de ce type d'activité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME YAMILA IDRISSI A M. JACQUES SIMONET, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, ET M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "le barrage à hauteur de l'ambassade américaine qui oblige les piétons et les cyclistes à effectuer de dangereuses manœuvres".

M. le Président.- La parole est à Mme Yamila Idrissi.

M. Jos Chabert, Ministre, répondra aussi au nom de M. Jacques Simonet, Ministre-Président.

Mme Yamila Idrissi *(en néerlandais)***.-** *Dans le chapitre 'chantiers' du Règlement Régional d'urbanisme, article 3, paragraphe 1, il est écrit que "les conditions de sécurité et de circulation de tous les usagers de la voie publique, spécialement les piétons et les cyclistes, aux abords du chantier sont assurées à tout moment". Cela siginifie concrètement que l'on doit veiller ou bien à un*

een doorgang moet zorgen, ofwel voor een omleiding naar de overkant.

Zachte weggebruikers moeten echter regelmatig vaststellen dat deze voorschriften niet altijd worden gerespecteerd.

De situatie aan de Amerikaanse ambassade is hier een sprekend voorbeeld van. Hier is geen sprake van werkzaamheden maar het lijkt me logisch dat ook hier dezelfde veiligheidsmaatregelen zouden gelden.

Sinds de aanslagen van 11 september 2001 zijn het voetpad en de parallelle zijweg langs de Regentlaan afgezet door Friese ruiters en combi's. De reden hiervoor is de aanwezigheid van de Amerikaanse ambassade.

De bescherming van de Amerikaanse ambassade staat in schril contrast met de onverschilligheid ten opzichte van voetgangers en fietsers, die wegens deze versperring halsbrekende toeren moeten uitvoeren. Voetgangers worden verplicht de smalle en oneffen middenberm tussen de Regentlaan en de laterale weg te nemen. Fietsers moeten de Kleine Ring op en er zich zonder enige bescherming of afgescheiden ruimte meten met het snelle verkeer.

Vandaar mijn vragen: hoe controleert men dat er bij werkzaamheden voor een veilige doorgang of een oversteekplaats wordt gezorgd? En waar moeten mensen terecht met hun klachten? Hoe wordt er opgetreden?

Maar ook, hoelang blijft deze wegversperring aan de Amerikaanse ambassade nog staan en wanneer werd de situatie voor het laatst besproken en geëvalueerd?

En waarom werden geen veiligheidsmaatregelen voor zachte weggebruikers voorzien? Is deze situatie wettelijk in orde en wat indien deze situatie een ongeluk veroorzaakt?

De Voorzitter.- Dank u, mevrouw Idrissi. Ik geef het woord aan de heer Chabert.

De heer Jos Chabert, Minister.- Dank u wel, mijnheer de Voorzitter. Waarde collega's, het garanderen van het veilige verkeer van de voetgangers en de andere weggebruikers is uit

passage, ou bien à une déviation.

Cependant, les usagers faibles doivent régulièrement constater que ces prescriptions ne sont pas toujours respectées.

La situation aux abords de l'Ambassade américaine est un exemple frappant en la matière. Il ne s'agit pas ici de travaux, mais il me semble logique que les mêmes mesures de sécurité y soient aussi appliquées.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le trottoir et les voies parallèles le long du boulevard du Régent sont barrés par des chevaux de frise et des combis. Cela s'explique par la présence de l'Ambassade américaine.

La protection de l'Ambassade américaine forme un contraste criant avec l'indifférence à l'égard des piétons et des cyclistes, qui doivent effectuer des détours périlleux à cause du barrage. Les piétons sont obligés d'emprunter le terre-plein central, étroit et déformé, entre le boulevard du Régent et la voie latérale. Les cyclistes doivent utiliser le boulevard périphérique, sans aucune protection ou séparation d'avec le trafic.

D'où mes questions: comment le contrôle s'effectue-t-il, en cas de travaux, pour vérifier que l'on a bien veillé à un accès sûr ou à un passage piétonnier? Où les gens doivent-ils adresser leurs plaintes? Comment y réagit-on ?

Mais aussi, combien de temps ce barrage à l'Ambassade américaine va-t-il encore rester et quand la situation a-t-elle été pour la dernière fois discutée et évaluée? Et pourquoi des mesures de sécurité ne sont-elles pas prévues pour les usagers faibles? Cette situation est-elle bien légale et que se passera-t-il si cette situation provoque un accident?

M. le Président.- Merci, Madame Idrissi. La parole est à M. Chabert.

M. Jos Chabert, Ministre *(en néerlandais).- Merci M. le Président. Chers collègues, en vertu de la Loi communale, la mission de garantir la sécurité des déplacements des piétons et autres*

hoofde van de Gemeentewet een zuiver gemeentelijke bevoegdheid.

Indien er zich een hindernis of een verkeersbelemmering voordoet op de openbare weg, is het diegene die deze hindernis of verkeersbelemmering veroorzaakt, die de nodige signalisatie moet aanbrengen om de andere weggebruikers te waarschuwen, dit uit hoofde van artikel 78 van het Verkeersreglement.

Welke signalisatie moet geplaatst worden en welke eventuele omleggingen moeten bewegwijzerd worden, wordt bepaald door de Burgemeester of zijn gemachtigde, ongeacht of het om een gewestweg of een gemeenteweg gaat.

Indien bepaalde situaties gevaarlijk zouden zijn of vragen zouden oproepen, dient er contact te worden opgenomen met de lokale politie, vermits het tot op heden meestal zo is dat de signalisatievergunningen door de politiediensten worden afgeleverd.

Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldt er daarenboven een bijzondere regeling die vastgelegd werd in de Ordonnantie van 5 maart 1998 betreffende de coördinatie en de organisatie van de werken op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze Ordonnantie bepaalt onder andere dat op de wegen die opgenomen zijn in de bij de tekst gevoegde lijst (dit zijn alle gewestwegen en de grootste gemeentelijke wegen die belangrijk zijn voor de algemene mobiliteit) specifieke regels gelden inzake de coördinatie tussen de verschillende nutsbedrijven en de openbare besturen enerzijds, en anderzijds dat alle aanvragen voor werken op deze wegen aan het advies van de Coördinatiecommissie 'Werven' dienen voorgelegd te worden.
Deze Commissie, die enkel een adviserende functie heeft, gaat na of de aanvrager rekening houdt met de noden van alle weggebruikers en van de voetgangers en de fietsers in het bijzonder, en of er geen bereikbaarheidsproblemen zouden kunnen ontstaan ten gevolge van een overdaad aan werven in een bepaalde zone.

De Coördinatiecommissie 'Werven' beschikt tevens over werfcontroleurs, die op het terrein nagaan of de reglementering wordt nageleefd en

usagers de la route relève exclusivement des autorités communales.

Si un obstacle ou un barrage se produit sur la voie publique, c'est celui ou celle qui est à l'origine de cet obstacle ou barrage qui doit installer la signalisation nécessaire afin d'en avertir les autres usagers, conformément à l'article 78 du Code de la Route.

C'est le Bourgmestre ou son délégué qui détermine la signalisation à installer et les éventuelles déviations à signaler, qu'il s'agisse d'une voirie régionale ou communale.

Si une situation s'avère dangereuse ou suscite des questions, il faut contacter la police locale car, jusqu'à ce jour, ce sont principalement les services de police qui délivrent les permis de signalisation. Un règlement particulier est en outre en vigueur en Région bruxelloise, qui a été arrêté dans l'Ordonnance du 5 mars 1998 relative à la coordination et l'organisation de travaux sur la voie publique dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette Ordonnance stipule notamment que des règles spécifiques sont valables sur les voiries reprises dans la liste annexée au texte. Il s'agit de toutes les voiries régionales et les plus grandes voiries communales qui sont importantes pour la mobilité en général. D'une part, ces règles portent sur la coordination des différents concessionnaires et administrations publiques. D'autre part, elles stipulent que toutes les demandes pour des travaux sur ces voiries doivent être soumises pour avis à la Commission de coordination 'Chantiers'.

Cette Commission, qui n'a qu'une compétence consultative, vérifie si le demandeur tient compte des besoins de tous les usagers de la route, et des piétons et cyclistes en particulier, et si des problèmes d'accessibilité peuvent se poser suite à une surcharge de chantiers dans une zone déterminée.

La Commission de coordination 'Chantiers' dispose également de contrôleurs de chantier qui vérifient sur le terrain si la réglementation est respectée, et qui rédigent des procès-verbaux en cas d'infractions.

En ce qui concerne la zone de l'Ambassade

die proces-verbaal opstellen bij inbreuken.

Wat de zone van de Amerikaanse ambassade betreft op de Regentlaan, gaat het om veiligheidsmaatregelen die opgelegd worden door de federale overheid. Uit informatie die ik verkregen heb van de lokale politie blijkt dat het verkeer van voetgangers en fietsers mogelijk blijft in deze zone, mits inachtname van bepaalde veiligheidsmaatregelen.

Op langere termijn dient echter gezocht te worden naar een duurzame oplossing die zowel de legitieme veiligheidseisen van de Amerikaanse ambassade als het veilig verkeer van alle weggebruikers in deze zone moet garanderen.

Ik heb dan ook de Gewestelijke Administratie gevraagd deze problematiek nader te onderzoeken.

De Voorzitter.- Dank u, mijnheer de Minister. Het woord is aan mevrouw Idrissi.

Mevrouw Yamila Idrissi.- Mijnheer de Minister, ik blijf een beetje op mijn honger zitten. Ik zou u graag uitnodigen om eens samen met mij langs de Amerikaanse ambassade te fietsen, en samen met mij uw leven te wagen. Ik denk dat het echt een heel gevaarlijke situatie is.

De heer Jos Chabert, Minister.- Daarom heb ik mijn administratie ook gevraagd om onmiddellijk een verslag te maken en me te zeggen hoe de situatie kan verbeterd worden. Maar het is de federale overheid die uiteindelijk de beslissing moet nemen, in samenspraak met de stad Brussel en de politie van de stad Brussel.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BERNARD IDE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de fiets in de metro".

américaine sur le boulevard du Régent, il s'agit de mesures de sécurité qui sont imposées par l'Etat fédéral.

Des informations que m'a fait parvenir la police locale, il apparaît que le trafic de piétons et cyclistes reste possible dans cette zone, moyennant le respect de certaines mesures de sécurité.

A plus long terme, il faut cependant rechercher une solution durable qui garantisse aussi bien les exigences légitimes en matière de sécurité de l'Ambassade américaine que la sécurité des déplacements de tous les usagers de la route dans cette zone.

J'ai dès lors demandé à l'Administration régionale d'examiner cette problématique de plus près.

M. le Président.- Merci, M. le Ministre. La parole est à Mme Idrissi.

Mme Yamila Idrissi *(en néerlandais)***.-** *M. le Ministre, je reste un peu sur ma faim. Je vous inviterais volontiers à faire une promenade à vélo avec moi le long de l'Ambassade américaine, et à y risquer votre vie avec moi. Je crois qu'il s'agit réellement d'une situation très dangereuse.*

M. Jos Chabert, Ministre *(en néerlandais)***.-** *C'est pour cette raison que j'ai demandé à mon administration de me faire un rapport immédiat et de me dire comment la situation peut être améliorée. Mais c'est le gouvernement fédéral qui doit prendre la décision finale, en dialogue avec la Ville de Bruxelles et la police de la Ville de Bruxelles.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BERNARD IDE A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "le vélo dans le métro".

De Voorzitter.- De heer Bernard Ide heeft het woord.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Op 6 september 2002 startten de verantwoordelijken van de MIVB en het BUV een onderzoek om na te gaan of het haalbaar was de fiets tijdens de daluren op de metro toe te laten via de roltrap. Het was hun bedoeling het reglement te versoepelen tijdens de daluren.*

Op mijn dringende vraag hierover antwoordde u op 15 mei 2003 dat de MIVB een gewijzigde versie van haar reglement voorbereidde om het vervoer van de fiets te vergemakkelijken, dat die versoepeling er kwam op uw persoonlijke vraag en dat het nieuwe reglement hopelijk van kracht zou worden in juni 2003.

Op 5 november 2003 stelde ik u opnieuw een mondelinge vraag. Uw antwoord luidde dat u de MIVB had gevraagd het reglement verder te versoepelen en de uren waarop de fiets op de metro zou worden toegelaten, uit te breiden.

De nieuwe MIVB-tarieven die sinds 1 februari 2004 van kracht zijn, vermelden dat er een Fiets Pass vereist is om de fiets te mogen meenemen in een metrostel, en dat dit enkel kan van maandag tot vrijdag vanaf 19 uur en op weekends en feestdagen. Niets nieuws onder de zon, dus. De situatie is al jaren onveranderd. Waarom gaat de MIVB niet op uw aanmaningen in? Deze inertie is nefast voor de zachte weggebruikers.

In de nieuwe tarieven staat ook dat de fietser alle regels in acht moet nemen om een vlot verloop te garanderen. Staan die regels wel op de website van de MIVB? Ik heb ze niet gevonden.
Ik heb mijn vraag al tien keer gesteld en hoop vandaag eindelijk een bevredigend antwoord te krijgen, want het is misschien de laatste keer dat ik de gelegenheid heb minister Chabert een vraag te stellen.

M. le Président.- La parole est à M. Bernard Ide.

M. Bernard Ide. - Merci M. le Président. M. le Ministre, dès le 6 septembre 2002, des responsables de la STIB et de l'AED ont procédé à un test visant à évaluer la faisabilité de l'accès au métro en dehors des heures creuses et l'autorisation d'emprunter les escalators avec le vélo. On se dirigeait alors vers un assouplissement de la réglementation en dehors des heures de grande fréquentation du métro.

Dans une réponse à une question d'actualité que je vous ai posée le 15 mai 2003, vous aviez répondu notamment : « Je peux confirmer que la STIB prépare actuellement une modification de son règlement afin de faciliter le transport des vélos. » Vous ajoutiez : « Ces assouplissements font d'ailleurs suite à ma demande personnelle. » Vous disiez encore : « La STIB espère pouvoir rendre le nouveau règlement effectif dans le courant du mois de juin 2003. »

Le 5 novembre 2003, ne voyant toujours rien venir, je vous ai à nouveau posé une question orale en Commission de l'Infrastructure. Dans votre réponse, vous disiez : « J'ai demandé à la STIB d'assouplir davantage le règlement d'utilisation en élargissant la bande horaire pendant laquelle le vélo sur le métro est admis. »

Depuis lors, nous avons reçu le tout nouveau tarif de la STIB, en vigueur depuis le 1er février 2004. A la page 5, il est stipulé en ce qui concerne le transport du vélo dans le métro que « vous êtes autorisé à prendre votre vélo à bord des rames de métro, du lundi au vendredi à partir de 19 heures ainsi que les week-ends et les jours fériés pendant les heures d'exploitation du métro. Pour ce faire, vous devez être muni d'un Vélo Pass, disponible dans nos agences commerciales, et prendre connaissance du règlement d'utilisation du vélo dans le métro. » En clair : pas de changement par rapport à la situation que nous connaissons depuis de nombreuses années !

Je souhaiterais donc vous interroger à nouveau, M. le Ministre, sur les raisons qui ont poussé la STIB à ne pas donner de suite à vos injonctions et à éditer un nouveau tarif qui, visiblement, montre sa détermination à ne rien changer à la réglementation actuelle. Ceci est bien sûr

De Voorzitter.- De heer Jos Chabert, Minister, heeft het woord.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- De MIVB heeft eind vorig jaar een ontwerp van nieuw reglement opgesteld dat grotendeels beantwoordt aan de wensen van de fietsers-verenigingen.*

De fietsers zullen altijd de metro mogen gebruiken, behalve tijdens de piekuren: van 7 tot 9 uur en van 16 tot 18.30 uur op werkdagen. Nu kan dit enkel 's avonds en in het weekend. Ze zullen de roltrappen en de liften mogen gebruiken. De huidige Fiets Pass wordt vervangen door een soepelere tariefregeling. Bovendien moeten de fietsers het reglement voortaan niet meer ter kennisname ondertekenen.

Het beheerscomité van de MIVB heeft dit ontwerp van reglement op 18 november 2003 goedgekeurd. De MIVB zou het nieuwe reglement vanaf 1 februari 2004 toepassen. Tijdens de bespreking van dit ontwerp van reglement in de regering

déplorable, vu les implications qu'a cette politique d'inertie sur la mobilité douce et non polluante dans notre Région.

Enfin, pour en revenir à ce que mentionne le tarif, à savoir « prendre connaissance du règlement d'utilisation du vélo dans le métro », je souhaiterais savoir si ce règlement figure bien sur le site Internet de la STIB, et sous quelle rubrique. En effet, je l'ai cherché en vain.

D'avance, je vous remercie pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

Cependant, j'ai envie de conclure en vous disant, M. le Ministre, qu'il y a urgence. Non pas tellement pour les cyclistes car, pour ceux-ci, cela va se faire tôt ou tard et peut-être allez-vous me dire le plus rapidement possible. Non plus pour vous, M. le Ministre, puisque vous êtes inoxydable. Mais il y a urgence pour moi. En effet, je vous interroge au moins pour la dixième fois à propos de la tarification pour les vélos à la STIB. Mais en ce qui me concerne, c'est peut-être la dernière fois que j'ai l'occasion de vous interpeller. J'espère dès lors que, vu l'urgence, vous allez enfin nous donner des nouvelles apaisantes. Je vous écoute, M. le Ministre.

M. le Président.- La parole est à M. le Ministre.

M. Jos Chabert, Ministre.- Je peux communiquer à l'honorable membre que la STIB a élaboré fin de l'année dernière un projet de nouveau règlement. Vous en avez donc la primeur. Il s'agit d'un nouveau règlement relatif à l'autorisation d'emporter un vélo dans le métro.

Ce projet de nouveau règlement répondait à la plupart des demandes des associations représentatives des cyclistes, que j'ai par ailleurs rencontrées à maintes reprises.

Ainsi, l'accès des vélos au métro serait désormais autorisé en tout temps, ce qui est une grande nouveauté, sauf pendant les heures de pointe (de 7 à 9 heures et de 16 à 18h30 les jours ouvrables). Les cyclistes sont par ailleurs d'accord avec ce point tout à fait équitable. Actuellement, c'est uniquement autorisé en soirée et pendant les week-ends. Telle est donc la situation jusqu'à aujourd'hui.

werden er echter vragen gesteld bij de tarieven voor het vervoer van de fiets op de metro.

In opdracht van de regering heb ik overlegd met de vertegenwoordigers van de fietsers, wat heeft geleid tot een protocolakkoord tussen het Gewest, de MIVB en de fietsersverenigingen. De beheersorganen van de MIVB hebben dit akkoord gisteren goedgekeurd. Het nieuwe tarief voor het vervoer van fietsen op de metro zal nu ter goedkeuring worden voorgelegd aan de regering. Ik hoop dat het nieuwe reglement in mei 2004 van kracht zal zijn. Het zal wijd verspreid worden, onder meer via de website.

De Voorzitter.- De heer Bernard Ide heeft het woord.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Minister Chabert heeft al veel beloofd, maar ik heb toch de indruk dat hij zijn belofte deze keer zal nakomen. Als het nieuwe reglement inderdaad op 1 mei van kracht wordt, dan valt de vertraging nog mee. We hebben niets vernomen over de inhoud van het akkoord. De globale inhoud zullen we binnenkort kunnen bespreken, gezien het voorstel op de agenda staat van de Ministerraad van donderdag. Zullen de fietsers nog steeds moeten betalen voor een Fiets Pass? Het gaat slechts om een symbolisch bedrag, maar toch zal dit sommige fietsers afschrikken, in de eerste plaats de occasionele gebruikers.*

Les cyclistes seraient dorénavant autorisés à emprunter les escalators et ascenseurs avec leur vélo. Le Vélo Pass actuel serait remplacé par un règlement tarifaire plus souple pour le transport d'un vélo. L'obligation de signer pour prise de connaissance du règlement serait supprimée.

Ce projet de règlement a été adopté par le comité de gestion de la STIB en date du 18 novembre 2003 et la STIB envisageait de l'appliquer dès le 1er février 2004. Cependant, lors de l'examen de la proposition de grille tarifaire de la STIB pour 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a posé des questions quant à la tarification du transport de vélos dans le métro.

Le Gouvernement m'a ensuite chargé d'organiser une concertation avec les représentants du milieu cycliste. Celle-ci a eu lieu. Cette concertation a débouché sur un protocole d'accord entre la Région, la STIB et les associations représentatives des cyclistes.

Enfin, ledit protocole d'accord a été approuvé hier par les organes de gestion et la proposition tarifaire relative au transport du vélo sera communiquée dans la foulée au Gouvernement pour approbation. J'espère dès lors être en mesure de mettre le nouveau règlement en application en mai 2004.

A cette occasion, la communication et la signalétique de la STIB à l'intention des cyclistes seront également réexaminées. Le nouveau règlement fera l'objet d'une large publication, notamment sur le site Internet de la STIB.

M. le Président.- La parole est à M. Ide.

M. Bernard Ide.- Vous m'avez déjà fait plusieurs promesses, M. le Ministre. A chaque fois, vous disiez que cela allait se faire. Il semblerait à présent que ce soit concret. C'est retardé mais de peu. Vous avez évoqué le 1er mai.

Cependant, vous n'avez rien dit sur le contenu de cet accord. Je voudrais vous poser une question, non pas sur l'ensemble du contenu, car nous aurons l'occasion de nous revoir très rapidement, en voyant notamment le compte rendu de ce que vous allez proposer au Conseil des Ministres jeudi.

Je voudrais savoir si les cyclistes vont devoir

continuer à payer pour pouvoir transporter leur vélo. Ceci est vraiment le problème majeur. Il est naturel qu'on élargisse les plages horaires, mais il reste la question du Vélo Pass. Il s'agit bien sûr d'un montant symbolique, quelques centimes par jour. Cependant, le fait de devoir payer une redevance pour pouvoir transporter son vélo est de nature à dissuader les cyclistes.

De plus, cela ne va pas dans le sens de notre souci de les inviter à utiliser le vélo dans le métro et ce, surtout pour les utilisateurs occasionnels. Ceux-ci seront notamment dissuadés puisque, pour l'utilisation de leur vélo dans le métro une ou deux fois seulement, ils ne vont pas faire la démarche d'obtenir un Vélo Pass. Dès lors, ces personnes vont échapper à la possibilité qui leur est offerte de transporter leur vélo dans le métro. Ma question est donc la suivante : le Vélo Pass est-il maintenu ? Si oui, pourquoi?

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- De fietsersverenigingen hebben de nieuwe tarieven aanvaard, ook het jaarabonnement, dat 15 euro kost. We hebben een inspanning gedaan om de prijs te doen dalen tot 15 euro.*

M. Jos Chabert, Ministre.- J'ai deux réponses. Premièrement, les organisations cyclistes ont accepté la grille tarifaire, l'abonnement annuel s'élevant à 15 euros. 15 euros pour 365 jours, à l'exception des heures de pointe.

Deuxièmement, j'en arrive au cas où ils ne veulent pas payer les 15 euros par an, ce qui n'est pas un montant exorbitant. Nous avons fait l'effort de descendre à 15 euros.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Dalen? Vroeger was het goedkoper.*

M. Bernard Ide.- Descendre ? C'était moins cher avant.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Ja, maar vroeger konden de fietsers niet altijd met de metro reizen. De fietsersverenigingen interesseren u duidelijk niet, terwijl wij met hen hebben onderhandeld..*

M. Jos Chabert, Ministre.- Mais alors, ils ne pouvaient pas voyager tout le temps. Aujourd'hui, la différence est grande. On peut continuer à discuter encore et encore. Manifestement, les organisations cyclistes ne vous intéressent pas. Pour notre part, nous avons négocié avec elles.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Ze interesseren me wél.*

M. Bernard Ide.- Il ne faut pas dire que ça ne m'intéresse pas.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- U bent het niet eens met het akkoord dat we met hen hebben gesloten. De fietsers kunnen natuurlijk ook een individueel ticket of een tienrittenkaart nemen. Dan kunnen ze hun fiets meenemen zonder toeslag te betalen.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Vous n'approuvez pas l'accord que nous avons passé avec les cyclistes de Bruxelles. Il y a toujours quelqu'un pour dire qu'il faut donner davantage. Cependant, ils peuvent également prendre un ticket individuel ou une carte d'abonnement de 10 voyages et transporter leur vélo sans payer de supplément.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Heb ik het juist begrepen? U zei dat fietsers geen bijkomend bedrag dienen te betalen voor het vervoer van hun fiets als ze een tienrittenkaart nemen?*

M. Bernard Ide.- Je n'ai pas bien compris ce que vous venez de dire à l'instant. S'ils prennent une carte d'abonnement de 10 voyages, ils ne doivent pas s'acquitter d'une redevance pour le transport du vélo. C'est exact ?

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Fietsers moeten voor zichzelf betalen en voor hun fiets.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Mais ils doivent payer pour eux-mêmes.

M. Bernard Ide.- Pour eux-mêmes, mais pas pour le vélo ?

M. Jos Chabert, Ministre.- Et pour le vélo.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Dan is er geen vooruitgang.*

M. Bernard Ide.- Pour le vélo aussi. Il n'y a donc pas de progrès.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- U weet heel goed wat gratis openbaar vervoer de Brusselse belastingplichtige zou kosten. Als een fietser geen 600 frank wil geven voor een heel jaar terwijl hij vroeger moest betalen voor elke rit, dan is dat onredelijk. Het is verkeerd het onderste uit de kan te willen halen.*

M. Jos Chabert, Ministre.- A un certain moment, trop, c'est trop. Vous savez très bien ce que coûte la gratuité au contribuable bruxellois. Si un cycliste ne veut pas payer 600 francs, soit 2 francs par jour, pour transporter son vélo toute la semaine et tous les week-ends pendant 365 jours par an, alors qu'auparavant il devait payer par voyage, j'en appelle à la raison. Il ne faut pas vouloir le dernier carat.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Tijdens de begrotingsbesprekingen zei u dat deze post niets opbrengt voor de MIVB. Het financiële aspect kan dus geen bezwaar vormen. Het gevaar bestaat wel dat er minder fietsers de metro zullen gebruiken. Waarom zou u het fietsersmilieu geen gunst bewijzen door het vervoer van de fiets op de metro gratis te maken? U kan nog altijd tegen donderdag van mening veranderen.*

M. Bernard Ide.- M. le Ministre, vous m'avez déjà dit dans la discussion budgétaire que cela ne rapporte presque rien à la STIB. A partir du moment où cela ne rapporte quasiment rien, l'enjeu n'est pas financier. L'enjeu, c'est que moins de cyclistes vont pouvoir utiliser le métro. Pourquoi ne feriez-vous pas cette fleur au milieu cycliste, puisque l'enjeu n'est pas budgétaire ? Simplement les encourager très fortement en leur annonçant qu'ils peuvent utiliser leur vélo dans le métro gratuitement. Vous pouvez encore changer d'avis d'ici jeudi.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- U hebt mij hierover nooit geïnterpelleerd ook niet als de fietsers 50 frank per jaar betaalden.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Vous ne m'avez jamais interpellé auparavant.

M. Bernard Ide.- Mais si.

M. Jos Chabert, Ministre.- Quand ils payaient 50 francs par an?

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Toch wel. Tien keer zelfs.*

M. Bernard Ide.- Mais si, je vous ai interpellé également à ce propos à dix reprises.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Toen de fietsers 50 frank per jaar betaalden was u ook niet tevreden. Zelfs dat was teveel.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Et vous n'étiez pas encore content. Vous disiez alors que 50 francs c'était trop.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Het is niet te duur, het is omslachtig om zo'n pas te moeten aanvragen.*

M. Bernard Ide.- Non, ce n'est pas trop. C'est la démarche qui est pénible.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- De metro's zitten elke dag vol. Iemand die een bijkomende plaats inneemt voor zijn fiets, zou daar wel 2 frank per dag voor mogen overhebben.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Ma démarche est différente. On peut constater que les métros sont combles. J'estime dès lors que quelqu'un qui arrive avec un vélo et occupe donc une place supplémentaire peut payer deux francs par jour.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Maar dat is het nu juist. Wanneer de metro vol is, mogen er geen fietsen op.*

M. Bernard Ide.- Mais justement, ils ne peuvent pas. Quand le métro est comble, ils ne peuvent pas monter.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Ik ben voor 90 procent op uw verzoeken ingegaan. Het vervoer van fietsen toestaan tijdens de piekuren, gaat echter te ver.*

M. Jos Chabert, Ministre.- J'ai évolué dans votre direction à 90%. Vous voudriez 100% mais je ne peux pas vous l'accorder. Vous demanderiez alors de pouvoir également transporter le vélo pendant les heures de pointe.
M. Bernard Ide.- Non, je ne demande pas ça. J'ai fait une expérience malheureuse ce midi encore et je peux vous assurer que je ne demanderais jamais le transport du vélo aux heures de pointe.

M. Jos Chabert, Ministre.- Il faut raison garder.

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Dat vraag ik ook helemaal niet. Die fietspas is echter een zinloze pesterij die de MIVB geen frank opbrengt.*

M. Bernard Ide.- Il s'agit d'une tracasserie inutile qui ne rapporte rien à la STIB.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Alle betrokkenen zijn het ermee eens. Hebt u met hen contact gehad?*

M. Jos Chabert, Ministre.- Mais ils sont tous d'accord. Avez-vous parlé avec eux ?

De heer Bernard Ide *(in het Frans).- Ik kan u verzekeren dat niet alle fietsers akkoord gaan met dit voorstel. Als u de newsgroup van NoMo leest, zal u zien dat het reeds veel stof deed opwaaien.*

M. Bernard Ide.- Non mais je peux vous assurer qu'ils ne sont pas tous d'accord dans les milieux cyclistes. Si vous lisez le newsgroup de NoMo, vous verrez qu'on a rué dans les brancards par rapport à ce projet.

De Voorzitter *(in het Frans).- Het idee dat gratis vervoer haalbaar is, brengt velen het hoofd op hol. Voor mij is het een absurd idee.*

M. le Président.- Il est vrai qu'en matière de transport en commun, le fait de faire circuler tout à coup que la gratuité est possible donne des idées à tous. Bien que je sois tenu à une certaine neutralité, la gratuité est pour moi un non-sens.

De heer Benoît Cerexhe *(in het Frans).- Wilt u het debat nogmaals voeren?*

M. Benoît Cerexhe.- Vous voulez recommencer le débat ?

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHEL VAN ROYE AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP,

betreffende "de wettigheid en de efficiëntie van de rode assen".

De Voorzitter.- De heer Michel Van Roye heeft het woord.

De heer Michel Van Roye *(in het Frans).- Een aantal gewestwegen en gemeentewegen zijn enkele jaren geleden 'rode assen' geworden. De bedoeling daarvan is om tijdens de spitsuren het dubbel parkeren tegen te gaan. Op de weg zelf is daarom een rood bord aangebracht met daarop in witte letters het opschrift 'rode as' in beide talen. In de aangrenzende straten staan er verkeersborden die het begin en het einde van de zone E3 aangeven, waar binnen de vermelde uren een parkeer- en stilstandverbod geldt. De heer François-Xavier de Donnea heeft dit ongelukkige idee opgepikt in de rue de Rivoli te Parijs.*

De verkeersborden spreken elkaar echter tegen. Het bord 'rode as' is overigens niet opgenomen in het verkeersreglement. Dit bord verbiedt het dubbel parkeren, wat volgens de artikelen 23 en 24 van het verkeersreglement hoe dan ook verboden is. Het bord E3 verbiedt parkeren en stilstaan, zelfs op de daartoe voorziene plaatsen. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld op een rode as als de Louizalaan stilstaan en parkeren 's ochtends en 's avonds niet is toegelaten. Dat is niet de bedoeling van de rode assen en het wordt ook niet geverbaliseerd door de politie, hoewel dat eigenlijk wel zou moeten. De rode zone is niet alleen onwettig, maar ook overbodig. De politie moet dubbel parkeren immers altijd verbaliseren, zowel binnen als buiten de rode zone.

Ik had deze vraag aanvankelijk ingetrokken, omdat ik ervan uitging dat u bij de herinrichting van de

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MICHEL VAN ROYE A MONSIEUR JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "la légalité et l'efficacité des axes rouges".

M. le Président.- . La parole est à M. Michel Van Roye.

M. Michel Van Roye.- Un certain nombre de voiries régionales et quelques voiries communales sont devenues des axes rouges, il y a quelques années. Le but de ces axes rouges est d'y interdire, durant les heures de pointe du matin et du soir, le stationnement en double file. Pour ce faire, la voirie elle-même est pourvue d'un panneau rouge sur lequel est inscrit en blanc "axe rouge" dans les deux langues, et les rues adjacentes sont pourvues de panneaux de début et de fin de zone d'interdiction d'arrêt et de stationnement E3, avec mention des heures d'application. Cette malheureuse idée nous vient de Paris, où je crois M. de Donnea avait un jour fait un tour et vu cela rue de Rivoli.

Or, il y a contradiction entre les panneaux installés. En effet, d'une part le panneau rouge "axe rouge", qui n'existe pas dans le Code de la Route, est censé interdire le stationnement en double file, qui est déjà de facto interdit dans le code de le route, et d'autre part le panneau E3 interdit tout stationnement et tout arrêt dans la zone où il est d'application, même aux endroits prévus. Ceci revient à dire que, par exemple, sur l'avenue Louise qui est un axe rouge, aucun arrêt et aucun stationnement n'est légalement autorisé le matin et le soir, ce qui n'est pas le but des promoteurs des axes rouges, et n'est pas verbalisé par la police, alors que la signalisation la lui imposerait.

Il est à noter que les articles 23 et 24 du Code de la

Wetstraat niet opnieuw een massa verkeersborden zou laten plaatsen. Helaas is de Wetstraat een rode as gebleven.

Zijn deze verkeersborden wettig? Zijn ze van enig nut geweest om het dubbel parkeren te bestrijden? Wat was de kostprijs van deze specifieke bewegwijzering, in aanmerking genomen dat op een eenvoudig kruispunt acht verkeersborden nodig zijn? Zal het Gewest deze borden laten verwijderen als duidelijk is dat ze onwettig of inefficiënt zijn?

Route interdisent déjà le stationnement en double file et que l'instauration des zones rouges, en plus de ne pas être légale, est superfétatoire, étant entendu qu'avec ou sans signalisation d'axe rouge, la police est de toute façon tenue de verbaliser les doubles files.

J'avais déjà posé ma question il y a quelques mois et j'avais été la retirer moi-même du secrétariat parce que je pensais que vous alliez profiter de la réfection de la rue de la Loi pour ne pas replanter une forêt de poteaux d'axes rouges et de zones d'interdiction de stationnement. Mais je me trompais, le dernier acte posé dans la rue de la Loi a été de remettre cette rue en axe rouge.

Je souhaiterais donc connaître la position du Ministre à propos de cette situation qui intéresse principalement les voiries régionales : qu'en est-il de la légalité de cette signalisation ? Même illégale, a-t-elle permis de juguler de manière significative le phénomène des doubles files ? Quel a été le coût approximatif de l'installation de cette signalisation spécifique, étant entendu que, pour un simple croisement de deux rues, huit poteaux sont nécessaires ? Dans le cas où il faudrait bien reconnaître que cette signalisation n'est pas légale ou est inefficace, ce qui à mon avis est le plus important, la Région fera-t-elle retirer cette signalisation surabondante ?

De Voorzitter.- De heer Jos Chabert heeft het woord.

M. le Président.- La parole est à M. le Ministre.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Het is een ingewikkeld systeem. De rode assen zijn er gekomen na een beslissing van de stad Brussel. Ik weet niet of u destijds de touwtjes in handen had in de stad.*

M. Jos Chabert, Ministre.- Le système est compliqué. Le système des axes rouges a été instauré suite à une décision de la Ville de Bruxelles. Je ne sais pas si vous aviez les leviers de commande de la Ville à ce moment-là.

De heer Michel Van Roye *(in het Frans).- Het was de op twee na laatste Minister-Voorzitter die toen bevoegd was.*

M. Michel Van Roye.- Une personne avait les commandes dans ce domaine-là, et ce n'est pas le ministre-président actuel, ni le précédent, c'est l'antépénultième.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- De stad heeft daartoe een aanvullend politiereglement goedgekeurd, zowel voor de gemeente- als voor de gewestwegen waarvan sprake. Het reglement voor de gewestwegen is ter goedkeuring voorgelegd aan mijn voorganger en stuitte niet op bezwaren.*

M. Jos Chabert, Ministre.- La Ville a approuvé à cet effet un règlement complémentaire de police, aussi bien pour les voiries communales que pour les voiries régionales en question.

Le règlement sur les voiries régionales avait été soumis pour approbation à mon prédécesseur et n'avait pas suscité d'objections.

Het is niet de rode as die een reglementair karakter heeft, maar wel het plaatselijke verbod op stilstaan en parkeren, aangeduid door verkeersbord E3.

Op alle gewestelijke rode assen zijn ook nog andere plaatselijke parkeerregelingen van toepassing, zoals betaald parkeren of parkeerplaatsen voor gehandicapten. Na overleg met de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft de stad er daarom voor gekozen het verbod op stilstaan tijdens de spitsuren aan te geven met aanvullende zonale verkeersborden.

Het voordeel van de zonale bewegwijzering is dat ze niet herhaald moet worden telkens er een overlapping is tussen een as en een specifieke lokale parkeerregeling. In de praktijk worden er nu dus minder borden geplaatst.

De bordjes "rode as - axe rouge" werden op belangrijke invalswegen geplaatst om de aandacht te vestigen op het reeds bestaande verbod. Dit systeem wordt ook toegepast in andere grote steden, zoals Parijs en Londen.

Een doeltreffende regeling vereist toezicht van de lokale politie. Zij zet dan ook dagelijks een aantal gemotoriseerde agenten in. Het voorbeeld van de Wetstraat, waar de politie elke ochtend aanwezig is, bewijst dat het systeem kan werken. Er staan daar zeer weinig voertuigen stil in de spits.

Het is onmogelijk om de kosten van de specifieke verkeersborden voor de rode assen te bepalen, omdat die borden onderdeel waren van een programma ter vereenvoudiging van de bewegwijzering op deze wegen. Het plaatsen van een paal kost vandaag ongeveer 280 euro. De enige meerprijs in vergelijking met de overige bewegwijzering is het bordje "axe rouge - rode as", dat 65 euro kost.

Aangezien de bewegwijzering niet onwettig is en ze bijdraagt tot een betere doorstroming tijdens de piekuren, zie ik geen enkele reden om ze te laten verwijderen.

A ce propos, il est important de savoir que ce n'est pas la notion d' "axe rouge" qui revêt une valeur réglementaire, mais bien l'application zonale de l'interdiction de stationner et de s'arrêter du panneau de signalisation E3.

Etant donné que sur chacun des axes rouges régionaux d'autres régimes de stationnement locaux s'appliquent, comme le stationnement payant, des emplacements pour handicapés, par exemple, il avait été opté pour une signalisation zonale après concertation avec le Service Public Fédéral Mobilité. En effet, ainsi les régimes de stationnement locaux pouvaient être conservés et une interdiction de s'arrêter aux heures de pointe pouvait être instaurée sur la voie carrossable de toutes ces voiries.

L'installation de cette signalisation zonale présente en outre l'avantage que le règlement spécifique ne doit pas être rappelé chaque fois qu'un règlement local et spécifique intervient sur ces axes. Dans la pratique, cela signifie donc qu'il fallait installer moins de panneaux en comparaison avec une signalisation non zonale classique.

Les panneaux "axe rouge - rode as" ont uniquement été ajoutés pour donner une meilleure visibilité à cette interdiction spécifique sur des voies de pénétration importantes. Ce système est appliqué à Paris et à Londres. L'efficacité de cette signalisation est directement proportionnelle à la mesure dans laquelle son respect est surveillé. Il s'agit là d'une mission pour la police locale qui y affecte chaque jour un certain nombre de policiers motorisés.

L'exemple de la rue de la Loi, où les policiers sont présents tous les matins, démontre que le système peut fonctionner puisque le nombre de véhicules qui s'y arrête aux heures de pointe est aujourd'hui fort limité comparé au passé. La signalisation fut apposée en 1998. Il n'est cependant pas possible de déterminer le coût total de l'installation de la signalisation spécifique pour les axes rouges sur les voiries régionales en question. En effet, l'installation de cette signalisation s'inscrivait dans le cadre d'un programme global de renouvellement et de simplification de l'intégralité de la signalisation routière sur ces axes.

Je peux cependant vous informer que si aujourd'hui un tel panneau doit être installé, cela

De Voorzitter.- De heer Michel Van Roye heeft het woord.

De heer Michel Van Roye *(in het Frans).- Ik wil niet te lang blijven stilstaan bij de vraag of die borden nu wettig zijn of niet.*

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Ze zijn wettig.*

De heer Michel Van Roye *(in het Frans).- Goed. Niettemin veroorzaken deze verkeersborden verwarring. Een rode as houdt geen parkeerverbod in, maar een verbod op dubbel parkeren. Dat geldt ook voor de Louizalaan, waar parkeren op een aantal plaatsen toegestaan is. Het verkeersreglement bevat trouwens hoe dan ook een verbod op dubbel parkeren.*

Waarom kan er niet eenvoudig een bord 'rode as' worden geplaatst op de Louizalaan, ter herhaling van de artikelen 22 en 23 uit het verkeersreglement? Zo kunnen de vele borden E3, die telkens aan het begin en einde van de rode zone geplaatst moeten worden en de doorgang op de voetpaden hinderen, vermeden worden. Ook al kosten die borden niet veel, het zou toch een besparing zijn.

Voor zover ik weet, zijn de enige echte 'rode assen' de Wetstraat en de Belliardstraat. Het is daar ook verboden om langs het voetpad te parkeren, dus is een bord E3 meer op zijn plaats dan een bord 'rode as'. Dit laatste verbiedt immers enkel het dubbel parkeren. De rode as zou meer bekendheid moeten krijgen en de gemeenten zouden hun politiediensten beter moeten laten controleren of het verbod in kwestie wordt nageleefd, zoals in de Wetstraat. Neem bijvoorbeeld de Lombardstraat, een rode as die vlakbij het politiecommissariaat

revient - au vu des prix retenus dans la nouvelle adjudication - à un montant de 280 euros au total, y compris le poteau et l'installation. L'unique coût supplémentaire par rapport à d'autres signalisations est le panneau "axe rouge - rode as" dont le coût est de 65 euros.

Etant donné qu'il ne s'agit aucunement d'une signalisation illégale et qu'elle assure, moyennant la surveillance indispensable, une meilleure fluidité du trafic aux heures de pointe, je ne vois pas pourquoi il faudrait la faire enlever.

M. le Président.- Merci M. le Ministre. La parole est à M. Michel Van Roye.

M. Michel Van Roye.- Je ne vais pas m'attarder sur le fait de savoir si c'est légal ou non.

M. Jos Chabert, Ministre.- C'est légal.

M. Michel Van Roye.- C'est légal. Je maintiens qu'on entretient une confusion dans la tête des gens en mettant ce type de panneau. En fait, une zone 'axe rouge' ne signifie pas l'interdiction de stationner. Ce n'est pas le but de l'opération. Cela signifie l'interdiction de stationner en double file. A l'avenue Louise, où le stationnement est bien prévu là où il y a des encoches, une zone 'axe rouge' signifie l'interdiction de stationner en double file. Ceci est déjà interdit par le Code de la Route.

J'en viens donc à ma question. En ce qui concerne l'avenue Louise, pourquoi ne pas mettre simplement le panneau 'axe rouge' qui servirait de rappel à l'interdiction qui figure déjà dans le Code de la Route, à savoir les articles 22 et 23 du Code de la Route.

Ainsi, les panneaux E3 - zone 'axe rouge', qui doivent être placés à l'entrée et à la sortie de la zone, ce qui représente au total huit panneaux à chaque carrefour, ils constituent tout de même un encombrement des trottoirs. De plus, même si leur coût est peu élevé, ça ne reste pas moins un coût. C'est le cas de l'avenue Louise, où l'on pourrait décider de ne mettre qu'un panneau 'axe rouge', indiquant qu'il s'agit d'une zone dans laquelle il faut prêter un peu plus attention à l'interdiction de stationner en double file, qui figure par ailleurs

ligt. De politie voert daar geen controle uit. Het is onmogelijk om door de Lombardstraat te rijden zonder achter een vrachtwagen te belanden die dubbel staat geparkeerd.

Verkeersborden halen weinig uit als er geen politiecontrole is. Ik vraag u om behalve in de Belliardstraat en de Wetstraat, waar het verboden is om langs het voetpad te parkeren, alle overbodige verkeersborden weg te halen, zoals bijvoorbeeld in de Lombardstraat. Ze zijn nutteloos en bemoeilijken de doorgang op het voetpad. Het verbod van de artikelen 23 en 24 volstaat op zich, maar kan eventueel herhaald worden met het bord 'rode as'.

De Voorzitter.- Mijnheer de Minister, wenst u te antwoorden?

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans)***.-** *Ik zal uw opmerkingen laten onderzoeken. Het systeem bestaat echter al sinds 1998, het werkt tegenwoordig goed en het zou bovendien duur zijn om het te veranderen. De borden 'rode as' zijn eerder waarschuwingsborden dan reglementaire borden, dus kan men zich afvragen of het nog de moeite loont om studies te laten uitvoeren.*

De politie moet natuurlijk meewerken.

De heer Michel Moock *(in het Frans)***.-** *Als het*

dans le Code de la Route.

Les seuls véritables 'axes rouges' sont, à ma connaissance, la rue de la Loi et la rue Belliard. Puisque le stationnement le long du trottoir y est interdit, le type de signalisation qu'il faut placer est le panneau E3. En effet, il ne s'agit pas de l'axe rouge puisque cela ne vise pas à interdire le stationnement en double file mais le stationnement le long du trottoir. Il y a donc une piste de réflexion à suivre pour populariser l'axe rouge et pour lequel vous obtiendriez des communes un contrôle plus strict de la part des policiers afin, comme c'est le cas rue de la Loi, d'assurer un suivi. Prenez la rue du Lombard, qui est un axe rouge situé à côté du commissariat de police. La police n'en a que faire. Il n'y a pas moyen de remonter la rue du Lombard sans être coincé par un camion en double file.

Que l'on plante ou non des poteaux, on en revient toujours au contrôle de la police. Vous l'avez d'ailleurs rappelé pour les motards de la rue de la Loi. Pour ma part, j'aimerais vous demander, à part pour la rue Belliard et la rue de la Loi où il est effectivement interdit de stationner le long du trottoir, que l'on déplante tous ces poteaux, comme c'est le cas ici dans la rue du Lombard. Ils ne servent à rien si ce n'est à encombrer le trottoir. L'interdiction des articles 23 et 24 du Code de la Route est suffisante mais pourrait être rappelée par le panneau d'indication 'axe rouge'.

M. le Président.- Monsieur le Ministre, souhaitez-vous encore répondre?

M. Jos Chabert, Ministre.- Je vais faire examiner ces suggestions. Mais puisque le système a été mis en place et marche depuis 1998 et qu'aujourd'hui, il fonctionne bien notamment rue de la Loi et qu'en outre, cela coûterait bien plus cher si on devait changer de système et que cela n'est pas réglementaire mais plutôt de type indicatif, il faudrait l'on pourrait se poser la question si cela vaut vraiment la peine d'encore faire réaliser beaucoup d'études à ce sujet et ce, d'autant plus qu'à Paris et à Londres, le système donne satisfaction. Pourquoi dès lors ne pas le laisser fonctionner à Bruxelles ?

La police, quant à elle, doit jouer le jeu.

M. Michel Moock.- Mais si le poteau était

bord werd vervangen door een parkeerplaats, zou de politie het spel ongetwijfeld ook niet meespelen.

De heer Jos Chabert, Minister *(in het Frans).- Op bepaalde punten zouden er toch parkeerplaatsen moeten zijn voor bijvoorbeeld personen met een handicap. Dat zou de zaken weer bemoeilijken, er zouden dan weer specifieke verkeersborden voor deze mensen moeten worden aangebracht.*

- Het incident is gesloten.

remplacé par un arrêt de stationnement, la police ne jouerait pas non plus le jeu, sans doute.

M. Jos Chabert, Ministre.- Il existe quand même des endroits spécifiques où doit être prévue une zone pour les personnes handicapées, etc. A ce moment-là, cela serait à nouveau très compliqué; il faudrait alors en effet prévoir toutes les indications nécessaires pour ces personnes.

- L'incident est clos.