



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**Bulletin van de interpellaties  
en mondelinge vragen**

**Commissie voor de infrastructuur,  
belast met openbare werken  
en verkeerswezen**

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 12 OKTOBER 2005**

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

**Bulletin des interpellations et  
des questions orales**

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 12 OCTOBRE 2005**

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.

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
MONDELINGE VRAGEN	4	QUESTIONS ORALES	4
- van de heer Jacques Simonet  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de gevolgen van de prijsstijging van de brandstoffen voor de Brusselse taxi's ».	4	- de M. Jacques Simonet  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « les conséquences de la flambée des prix des carburants pour le secteur des taxis bruxellois ».	4
- van de heer Jacques Simonet  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de aankondiging van de Waalse minister van Uitrusting van de invoering van het verplichte autowegenvignet vanaf januari 2006 ».	6	- de M. Jacques Simonet  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics  concernant « l'annonce du ministre wallon de l'équipement de créer un système de vignette autoroutière obligatoire dès janvier 2006 ».	6
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Brigitte De Pauw  betreffende « het wegenvignet ».	6	Question orale jointe de Mme Brigitte De Pauw  concernant « la vignette routière ».	6
- van mevrouw Brigitte De Pauw  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de veilige schoolomgeving ».	11	- de Mme Brigitte De Pauw  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « la sécurité aux abords des écoles ».	11
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Denis Grimberghs  betreffende « de werken om de veiligheid te verbeteren voor de scholen ».	11	Question orale jointe de M. Denis Grimberghs,  concernant « les travaux de sécurisation devant les écoles ».	11

- van mevrouw Michèle Hasquin-Nahum	17	- de Mme Michèle Hasquin-Nahum	17
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de werkzaamheden op de Stokkelsesteenweg ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « les travaux de la chaussée de Stockel ».	
- van mevrouw Céline Delforge	20	- de Mme Céline Delforge	20
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  en mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,  betreffende « de vele 4X4-voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  et à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,  concernant « la prolifération de véhicules de type 4X4 ou SUV (Sport Utility Vehicles) sur le territoire de la Région bruxelloise ».	
- van de heer René Coppens	26	- de M. René Coppens	26
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de eventuele oprichting van een gewestelijke takeldienst ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « la création éventuelle d'un service régional de dépannage ».	
- van de heer Johan Demol	29	- de M. Johan Demol	29
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de veiligheid van de roltrappen in de MIVB-stations ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « la sécurité des escalators dans les stations de la STIB ».	

- van mevrouw Els Ampe	32	- de Mme Els Ampe	32
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende ‘de mobiliteit in Neder-Over-Heembeek’.		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « la mobilité à Neder-over-Heembeek ».	
- van mevrouw Carla Dejonghe	36	- de Mme Carla Dejonghe	36
aan de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende « de aanpassing van de bussen van de MIVB voor rolstoelgebruikers ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant « l’adaptation des bus de la STIB aux usagers en fauteuil roulant ».	
- van mevrouw Isabelle Molenberg	38	- de Mme Isabelle Molenberg	38
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  en mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,  betreffende « de bewegwijzering in de tunnels in geval van een stroompanne ».		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  et Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l’Environnement, de l’Energie et de la Politique de l’Eau,  concernant « la signalisation des tunnels en cas de panne d’électricité ».	
- van de heer Jacques Simonet	42	- de M. Jacques Simonet	42
aan mevrouw Brigitte Grouwels, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ambtenarenzaken, Gelijkekansenbeleid en de Haven van Brussel,  betreffende « de beslissing van de regering om het kapitaal van de Haven van Brussel met 1 miljoen euro te verhogen ».		à Mme Brigitte Grouwels, secrétaire d’Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Fonction publique et du Port de Bruxelles,  concernant « la décision du gouvernement visant à augmenter de 1 million d’euros le capital du Port de Bruxelles ».	

*Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.  
Présidence de M. Willem Draps, président.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende « de gevolgen van de prijsstijging van de brandstoffen voor de Brusselse taxi's ».

**De voorzitter.-** De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet (in het Frans).-** *De recente prijsstijging van de brandstoffen heeft aanzienlijke gevolgen voor alle automobilisten, en in het bijzonder voor de transportsector.*

*Mijnheer de minister, hebt u een idée van de impact van de prijsstijging op de omzet van de taxibedrijven?*

*Uw kabinet onderhoudt contacten met de taxibedrijven. Hoe kijkt deze sector aan tegen de prijsstijging? Reageert hij op dezelfde manier als de sector van het wegtransport? Hebben de taxichauffeurs acties aangekondigd om hun ongenoegen te uiten?*

*Uiteraard is het vooral de federale overheid die iets aan de prijsstijgingen moet doen, maar heeft het Brussels Gewest een standpunt ingenomen om zich solidair te tonen met de taxichauffeurs? We beschikken over een gewestelijk taxiplan. Is er geen nood aan overleg met de sector om te werken aan maatregelen die tegemoet komen aan de verzuuchingen van de chauffeurs en hun omzet een*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant « les conséquences de la flambée des prix des carburants pour le secteur des taxis bruxellois ».

**M. le président.-** La parole est à M. Simonet.

**M. Jacques Simonet.-** Les récentes augmentations des prix des carburants ont eu des conséquences importantes pour l'ensemble des automobilistes, et en particulier pour les professionnels de la route.

La question vise à se faire une idée de la situation en Région bruxelloise et à savoir si votre cabinet et vous-même avez déjà pu mesurer l'impact de la crise énergétique pour les chauffeurs de taxis. Avez-vous une idée précise des conséquences de l'inflation en la matière sur le chiffre d'affaires du secteur des taxis bruxellois ?

Dès lors que votre cabinet entretient des contacts réguliers avec le secteur des taxis, pouvez-vous nous indiquer comment la situation est aujourd'hui perçue par les professionnels du secteur ? Enregistre-t-on dans ce secteur une émotion équivalente à celle rencontrée dans le secteur du transport routier ? Avez-vous été informé de la part de chauffeurs de taxis d'éventuelles actions visant à exprimer leur mécontentement au regard de la baisse de rentabilité de leurs affaires ?

*duwtje in de rug kunnen geven?*

*Hebben er tijdens de afgelopen weken vergaderingen met vertegenwoordigers van de sector plaatsgevonden? Hebt u zelf maatregelen genomen of de belangen van de sector bij de federale overheid verdedigd? Indien ja, heeft dat concrete resultaten opgeleverd? Zal dit een impact hebben op de begroting van 2005?*

Enfin, je sais qu'il revient essentiellement au gouvernement fédéral de lutter contre l'augmentation du prix des carburants. Cependant, la Région a-t-elle pris position à l'égard du gouvernement fédéral pour se placer aux côtés des chauffeurs de taxis ? Puisque nous disposons dans notre Région d'un plan taxi prévoyant un certain nombre de mesures pour les professionnels, ne pensez-vous pas qu'il est nécessaire aujourd'hui de se concerter avec les représentants dudit secteur pour, in fine, avancer la mise en oeuvre de projets qui répondraient aux attentes des chauffeurs et qui auraient, le cas échéant, un impact positif sur leur chiffre d'affaires ?

En conclusion, quelles démarches ont été entreprises par le ministre en vue de répondre à l'inquiétude du secteur des taxis ? Des réunions se sont-elles tenues avec les représentants de ce secteur au cours des dernières semaines ? Des démarches ont-elles été entreprises, soit par vous-même, soit en appuyant le secteur auprès des autorités fédérales ? Si oui, des avancées concrètes ont-elles été enregistrées pour le secteur des taxis ? Le cas échéant, ces avancées auront-elles un impact sur l'exercice 2005 du budget régional ?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*Het taxiplan besteedt aandacht aan de klanten, de chauffeurs en de exploitanten.*

*De overheid moet zorgen voor het kader waarbinnen de sector zich kan ontwikkelen.*

*Begin dit jaar heb ik met de verschillende werkgroepen de tariefbepaling besproken. Er was toen nog geen eensgezindheid over een verhoging van de tarieven.*

*Omdat Brussel zich in een uitzonderlijke situatie bevindt (ritten in het centrum, files), pleitte mijn voorganger voor een hoger opnemingsbedrag dan het bedrag dat door de federale overheid werd bepaald. Wachttijd en kilometerprijs zouden dan moeten dalen.*

*Door de stijging van de brandstofprijs is de toestand volledig gewijzigd. Er dienen compensatiemaatregelen te komen.*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme je l'ai déjà mentionné dans mon plan taxi, le secteur des taxis doit être attractif autant pour les clients, les chauffeurs et les exploitants.

C'est aux autorités qu'il appartient de réunir les conditions nécessaires pour que le secteur puisse se développer pleinement.

Quand j'ai convoqué les différents groupes de travail au début de cette année, nous avons aussi abordé la problématique de la tarification. A cette époque, il n'y avait pas encore d'unanimité quant à l'opportunité d'augmenter les tarifs, même si les prix pratiqués à Bruxelles étaient en dessous des tarifs maxima fixés au niveau fédéral.

Compte tenu de la situation particulière de Bruxelles, où les courses sont effectuées en partie dans le centre, et souvent dans les embouteillages, mon prédécesseur s'était montré favorable, lors de la précédente législature, à ce que le tarif de prise en charge soit plus élevé que le plafond fixé par le

*De recente besprekingen met de sector zijn in een open en constructief klimaat verlopen.*

*Ik ben steeds bereid tot dialoog. Ik wens eind oktober bij de gewestregering een dossier in te dienen dat door de sector wordt gesteund. Het is nog wachten op de publicatie van een federaal ministerieel besluit. De weerslag van het taxiplan op de gewestbegroting zal gering zijn.*

fédéral et à ce que les autres paramètres (à savoir le prix pour le temps d'attente et le coût au kilomètre) soient inférieurs aux maxima.

En six mois, la situation a complètement changé en raison de la forte hausse du prix du pétrole.

Par conséquent, j'entends bien accéder aux revendications du secteur qui souhaite que des mesures soient prises pour compenser la flambée des prix des carburants.

J'ai ainsi rencontré les représentants du secteur à plusieurs reprises (moi personnellement le 26 août et mon collaborateur les 12 et 26 septembre), et les discussions se sont déroulées dans un climat ouvert et constructif.

Les représentants du secteur savent très bien que je suis toujours prêt à dialoguer. Je devrais pouvoir déposer à la fin de ce mois un dossier auprès du gouvernement régional, contenant une proposition qui sera soutenue par le secteur. Nous attendons pour l'instant la publication d'un arrêté du ministre fédéral. L'exécution du plan taxi aura peu de conséquences sur le budget régional.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

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

betreffende « de aankondiging van de Waalse minister van Uitrusting van de invoering van het verplichte autowegenvignet vanaf januari 2006 ».

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

betreffende « het wegenvignet ».

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

#### QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

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

concernant « l'annonce du ministre wallon de l'équipement de créer un système de vignette autoroutière obligatoire dès janvier 2006 ».

#### QUESTION ORALE JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW

concernant « la vignette routière ».

**M. le président.**- La parole est à M. Jacques Simonet.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *Waals minister Daerden kondigde aan dat alle Waalse eigenaars van een wagen vanaf januari 2006 een autowegenvignet zouden moeten kopen.*

*Hij zei verder dat hij met de andere twee gewesten onderhandelde om het systeem uit te breiden naar Vlaanderen en Brussel.*

*Die aankondiging wordt nu afgedaan als voorbarig, maar ondertussen hebben de gewesten contact met elkaar over deze kwestie. Ik zou dan ook graag weten hoe het overleg vordert.*

*Waarover wordt gesproken tijdens deze onderhandelingen? Hoe vorderen de concrete dossiers? Welke invloed hebben de Waalse maatregelen op de burgers en ondernemingen van het Brussels Gewest? Welke voordelen zou een dergelijk systeem hebben voor de gewestbegroting? Plant u eventuele vrijstellingen voor bepaalde categorieën van bestuurders?*

**De voorzitter**.- Het woord is aan mevrouw De Pauw voor haar toegevoegde vraag.

**Mevrouw Brigitte De Pauw**.- Sinds 1 januari 2002 zijn de Gewesten op grond van het Lambermontakkoord bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag, de vrijstelling voor verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling te wijzigen.

Onlangs heeft het Waals Gewest voorgesteld om een wegenvignet in te voeren. Dat heeft heel wat commotie veroorzaakt, zowel bij de Brusselse als

**M. Jacques Simonet**.- Permettez-moi de ne pas m'en tenir strictement à la question orale car entre l'effet d'annonce du ministre wallon Daerden et aujourd'hui, il y a eu des changements. Toutefois, la question garde son intérêt car votre collègue wallon annonçait la mise sur pied, à partir du 1er janvier 2006, d'un système de vignette autoroutière obligatoire. Chaque Wallon détenteur d'un véhicule serait soumis à cette vignette autocollante.

Pour ce qui concerne les deux autres Régions du pays, le ministre wallon avait déclaré par ailleurs que des négociations se déroulaient en vue d'une extension du système de vignette en Flandre comme à Bruxelles.

Bien que cette annonce soit aujourd'hui considérée comme prématurée, le dossier existe et des contacts sont établis entre les différentes entités fédérées. L'objet de ma question porte sur l'état d'avancement des concertations en cours.

Qu'en est-il de la teneur de ces négociations en cours avec les deux autres Régions ?

Quel est l'état d'avancement des dossiers concrets qui sont abordés ?

Quel est l'impact des mesures wallonnes sur les citoyens et les entreprises de la Région bruxelloise ?

Quel serait l'impact budgétaire positif sur les finances régionales en cas d'extension d'un tel système ?

Avez-vous déjà envisagé d'éventuelles exonérations pour certaines catégories de conducteurs ?

**M. le président**.- La parole est à Mme De Pauw pour sa question jointe.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- Depuis l'accord du Lambermont, les Régions sont notamment compétentes en matière de taxe de circulation. Récemment, la Région wallonne a évoqué l'introduction d'une vignette routière.

*La vignette routière a pour avantage que chacun paie pour les dommages qu'il cause. L'accord de gouvernement bruxellois permet son introduction en précisant que la politique bruxelloise des*

bij de Vlaamse regering.

Het wegevignet heeft het voordeel dat iedereen, ook de buitenlanders, betaalt voor de schade die hij veroorzaakt.

Ook het Brussels regeerakkoord verwijst subtiel naar de mogelijkheid om een wegevignet in te voeren. Het zegt dat het Brusselse vervoerbeleid kan worden gefinancierd met een heffing op het verkeer of het parkeren als er geen compensatie komt voor de onderinvestering van de NMBS in het Brussels Gewest. Een "heffing op het verkeer" beschouw ik als een wegevignet.

Het spreekt voor zich dat dit wegevignet voor de inwoners van het Brussels Gewest moet worden gecompenseerd met een vermindering of afschaffing van de verkeersbelasting. Daarover moet dan worden onderhandeld.

Mijnheer de minister, hebt u en de Brusselse regering al een akkoord bereikt of lopen er gesprekken over de eventuele invoering van een Brussels wegevignet?

Zou die eventuele invoering worden gekoppeld aan een vermindering van de verkeersbelasting?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Er komt nog geen wegevignet op 1 januari 2006.*

*Er wordt nog altijd onderhandeld tussen de drie gewesten. We zijn het erover eens dat er één wegevignet voor de drie gewesten moet komen.*

*Bovendien mag het de burgers niet meer kosten dan wat ze nu betalen.*

(verder in het Nederlands)

Dat betekent heel concreet er een compensatie zal gebeuren via de verkeersbelasting. We moeten vermijden dat mensen die hun verkeersbelasting betalen, in de toekomst ook nog eens een vignet moeten kopen en dus meer moeten uitgeven. De drie gewesten zijn het er altijd over eens geweest dat er een compensatie moest komen. Dat is echter achterhaald, nu de heer Daerden in Wallonië de automobilisten wil compenseren via het kijk- en

*transports peut être financée par une taxe sur la circulation ou sur le stationnement s'il n'y a aucune compensation pour le sous-investissement de la SNCB en Région bruxelloise. Je considère que la taxe sur la circulation est une vignette routière.*

*Il va de soi que, pour les habitants de Bruxelles, cette vignette routière doit être compensée par la diminution ou la suppression de la taxe de circulation.*

*Le gouvernement bruxellois est-il parvenu à un accord sur l'introduction d'une vignette routière bruxelloise ?*

*L'introduction d'une vignette serait-elle combinée à la diminution de la taxe de circulation ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La date du 1er janvier 2006 n'est plus à l'ordre du jour.

Les contacts se poursuivent entre les trois Régions, et nous nous sommes déjà mis d'accord sur une série de principes, notamment qu'il faut une vignette unique pour les trois Régions. Il faut éviter la situation dans laquelle un Bruxellois serait considéré comme un étranger par les Wallons ou un Flamand comme un étranger par les Bruxellois.

Le deuxième principe dit que cela ne peut pas coûter plus cher pour les gens que ce qu'ils paient actuellement.

(poursuivant en néerlandais)

*Cela signifie concrètement l'instauration d'une compensation via la taxe de circulation. Evitons au citoyen, qui paie déjà sa taxe de circulation, d'accroître ses dépenses par l'achat d'une vignette.*

luistergeld, dat in Brussel en Vlaanderen niet meer bestaat.

(verder in het Frans)

*De bedoeling van het wegevignet is om de buitenlandse chauffeurs te laten betalen om onze wegen te gebruiken. Alle chauffeurs moeten bijdragen, maar de kosten voor de Belgen moeten gedrukt worden door een verlaging van de belasting op de inverkeerstelling van een voertuig.*

*In december 2005 organiseert het Vlaams Gewest een conferentie over het verkeersvignet. De gewesten zoeken samen naar een oplossing.*

*Het is nog niet heel duidelijk wat het vignet zal opbrengen. Het eurovignet voor vrachtwagens brengt 5,5 miljoen euro op voor Brussel, 66,6 miljoen voor Vlaanderen en 25 miljoen voor Wallonië. Er bestaat evenwel discussie over deze bedragen: minister Daerden sprak voor Wallonië over 25 miljoen euro, terwijl de consultants het hadden over 15 miljoen.*

*We moeten op onze hoede zijn. Aangezien er veel wagens zijn ingeschreven in Brussel, zouden we misschien geld kunnen verliezen aan de invoering van het vignet. Minister Vanhengel en ikzelf waken ervoor dat Brussel niet wordt benadeeld.*

*Ik ben geen voorstander van een 'congestion tax', zoals in Londen.*

(verder in het Nederlands)

U verwijst naar de Londense filebelasting. Londen is echter veel groter dan Brussel. De filebelasting wordt geheven in de Londense binnenstad, waar je bijna verplicht bent de autosnelwegen te volgen om de stad in te rijden. Iets dergelijks hebben we niet in Brussel. De Ring ligt op Vlaams grondgebied, dus dat stelt al problemen.

Bovendien zou een dergelijke filebelasting op Brussels grondgebied kunnen leiden tot een delokalisatie van bedrijven naar Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, waar heel wat kantoorruimte leegstaat. We weten wat er met HP is gebeurd. Buitenlanders beschouwen ook de wijde omtrek van de nationale luchthaven als "Brussel". In het geval van een filebelasting is het risico op een delokalisatie reëel. In Londen is dat risico er niet,

*Les trois Régions ont toujours été d'accord sur ce point. C'est toutefois dépassé, vu que le ministre Daerden compte offrir une compensation aux automobilistes wallons via la redevance radio-TV, qui n'est plus en vigueur dans les Régions bruxelloise et flamande.*

(poursuivant en français)

Le but de cette vignette est de faire payer les chauffeurs étrangers pour l'utilisation de nos routes. Il faut trouver un mécanisme par lequel tout le monde - Belge ou étranger - paie, mais ce mécanisme doit être compensé pour les Belges par une diminution de la taxe de mise en circulation de leur voiture.

Un colloque sur la vignette sera organisé en décembre 2005 par la Région flamande. Des groupes de travail vont poursuivre leurs recherches. La Région flamande et la Région wallonne mènent des études. Il s'agit de trouver ensemble une solution dans les mois à venir.

Les chiffres concernant le bénéfice de l'opération ne sont pas encore très clairs. L'eurovignette pour les camions équivaut à 5,5 millions d'euros pour Bruxelles, à 66,6 millions pour la Flandre et à 25 à 26 millions pour la Région wallonne. Il y a une discordance entre les chiffres que le ministre Daerden a communiqués, soit 25 millions d'euros, et ceux indiqués dans l'étude des consultants, soit 15 millions d'euros.

Nous devrons être vigilants lors de l'introduction de cette vignette puisque nous pourrions y perdre, vu le nombre de voitures immatriculées à Bruxelles. Le ministre Vanhengel et moi-même suivrons attentivement ce dossier, en veillant à ce que la Flandre et la Wallonie ne concluent pas un accord aux dépends de Bruxelles. Nous connaissons le danger, et la Flandre et la Wallonie connaissent notre position.

Je ne suis pas favorable à une taxe de congestion telle qu'elle existe à Londres.

(poursuivant en néerlandais)

*Vous faites référence à la taxe londonienne sur le trafic. Cependant, la ville de Londres est bien plus grande que Bruxelles. La taxe est prélevée dans le centre-ville de Londres, où il est quasiment*

want wie zich daar verder van de binnenstad vestigt, bevindt zich nog steeds in Londen. Mijnheer Simonet, als u de zaken anders had aangepakt, zou Brussel misschien in een vergelijkbare situatie verkeren, maar u hebt strategische fouten gemaakt in het verleden.

We moeten dus heel voorzichtig zijn. Dat betekent niet dat ik een heffing definitief uitsluit, maar ze moet in elk geval heel goed doordacht zijn en gelet op de ligging van Brussel, moet een dergelijk initiatief samen met Vlaanderen worden genomen. Het wegevignet zal door de drie gewesten samen worden uitgewerkt.

**De voorzitter.**- De heer Simonet heeft het woord.

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *Het zou inderdaad belachelijk zijn om drie verschillende regimes te handhaven. Maar als u spreekt over één vignet voor de drie gewesten, betekent dat dan dat over het principe van een vignet al eensgezindheid bestaat tussen de gewesten?*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Het principe is opgenomen in de beleidsverklaringen van de Waalse en Vlaamse regeringen. In Brussel willen we het vignet pas invoeren als blijkt dat dat haalbaar en batig is.*

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *Ik ben het met u eens dat het vignet de automobilisten niet meer mag kosten. Maar hoe wilt u de prijs ervan compenseren? De heer Daerden wil dat in Wallonië doen door de heffing op autoradio's af te schaffen. De compensatie zou dus verschillen van gewest tot gewest.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Neen, de compensatie zal gebeuren via de belasting op de inverkeerstelling. Het idee van de heer*

*obligatoire de suivre les autoroutes pour entrer en ville. Ce n'est pas le cas à Bruxelles.*

*De plus, le prélèvement d'une telle taxe sur le territoire bruxellois pourrait entraîner la délocalisation d'entreprises vers le Brabant flamand ou wallon. M. Simonet, si vous aviez appréhendé les choses différemment, Bruxelles se trouverait peut-être dans une situation plus favorable, mais vous avez commis des erreurs stratégiques par le passé.*

*Nous devons être très prudents. L'initiative d'une taxe doit être mûrement réfléchie et prise en concertation avec la Flandre, étant donné la situation géographique de Bruxelles. La vignette autoroutière sera développée par les trois Régions.*

**M. le président.**- La parole est à M. Simonet.

**M. Jacques Simonet.**- Le ministre a raison : on a connu d'autres dossiers où, comme il l'a dit, on se ridiculisait en ayant des régimes différents entre les trois Régions du pays, ce qui avait un petit côté grotesque. Mais si j'entends bien ce que le ministre dit, une vignette pour les trois Régions implique que le principe de la vignette, peu importe sa date d'entrée en vigueur, est déjà acquis dans les négociations entre les trois gouvernements régionaux !

**M. Pascal Smet, ministre.**- Cela se trouvait dans la déclaration de politique du gouvernement wallon. Il en va de même pour la Flandre. A Bruxelles, le principe est acquis mais ne deviendrait possible qu'à la condition que la faisabilité soit prouvée et que cela s'avère réellement utile.

**M. Jacques Simonet.**- J'en viens à ma deuxième question. Vous dites que cela ne doit pas coûter plus. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Mais comment envisagez-vous la compensation de cette vignette ? Quand M. Daerden a lancé son idée, il a évoqué, si je me souviens bien, la possibilité de compenser la vignette autoroutière pour les Wallons par la suppression de la taxe sur les auto-radios. Cela signifie que la compensation serait différente selon les Régions.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non, en principe pas. La compensation ne se fera pas par le biais de la redevance des auto-radios, parce que celle-ci

*Daerden was onlogisch, want dan zouden de Walen twee keer moeten betalen: de belasting op de inverkeerstelling en het vignet. We willen geen nieuwe belasting invoeren.*

**De heer Jacques Simonet** (*in het Frans*).- *U bent dus al met uw collega's overeengekomen dat er een uniforme compensatie moet komen in de drie gewesten. Dat is niet wat de heer Daerden zegt.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik was dan ook erg verbaasd over de uitspraken van de heer Daerden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende « de veilige schoolomgeving ».

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS

betreffende « de werken om de veiligheid te verbeteren voor de scholen ».

**De voorzitter**.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw**.- Het nieuwe schooljaar is begonnen. Duizenden kinderen, ook in Brussel, zetten de eerste stappen naar een nieuwe klas of school en heel wat leerlingen zetten ook de eerste zelfstandige stappen in het verkeer.

n'existe plus ni en Flandre ni à Bruxelles, mais via la taxe de mise en circulation des voitures. L'idée de M. Daerden n'était pas très logique, parce que, dans l'hypothèse qu'il évoquait, les Wallons payeraient deux fois : ils auraient en effet à payer la taxe de mise en circulation de leur voiture et une vignette. Nous ne voulons pas de cela. Un citoyen ordinaire ne doit pas payer plus du fait de l'introduction de cette vignette. Nous n'allons pas instaurer de nouvelle taxe.

**M. Jacques Simonet**.- Dans vos négociations avec vos homologues Flamands et Wallons, vous êtes déjà arrivés à l'idée qu'il y ait une compensation uniforme sur le même type de taxe dans les trois Régions. Ce n'est pas ce que M. Daerden avait dit.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je sais bien ce qu'il a dit, d'où notre étonnement au sein du groupe de travail, puisque tout le monde, y compris la Région wallonne, avait dans l'idée de compenser par le biais de la mise en circulation des voitures.

- *Les incidents sont clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant « la sécurité aux abords des écoles ».

#### QUESTION ORALE JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS,

concernant « les travaux de sécurisation devant les écoles ».

**M. le président**.- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *En ce début d'année scolaire, des milliers d'élèves font leurs premiers pas au milieu de la circulation routière.*

*Nous devons mener une politique durable en*

Veiligheid in het verkeer, zeker voor jonge leerlingen, moet al onze aandacht vragen. Een duurzaam en veilig verkeersbeleid, in het bijzonder rond de schoolomgeving, is een must.

Ik verwijst graag naar de constructieve vraag die ik u stelde naar aanleiding van de bekendmaking van uw fietsplan. Ook toen wees ik op het belang van veilige schoolomgevingen en van verkeersremmende maatregelen in de buurt van scholen.

Mijn eerste vraag is of u op schema zit. Sinds 1 september 2005 moeten alle schoolomgevingen duidelijk afgebakend zijn als zone-30. Doel daarvan is de schoolomgevingen beter zichtbaar en kenbaar te maken. De automobilist wordt gewezen op zijn verantwoordelijkheid en wordt gevoelig gemaakt voor de noodzakelijke veiligheid die scholieren verdienen.

In het regeerakkoord staat overigens dat de invoering van de zone-30 gepaard moet gaan met aanpassingen aan de wegen en de reorganisatie van de openbare ruimte ten behoeve van de voetgangers, de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer. Het regeerakkoord zegt bovendien dat de realisatie van zones-30 en van woonerven, voorgesteld door de gemeenten, zal worden versneld.

Enkele gemeentes, waaronder Jette, hebben al bijzondere inspanningen geleverd om de schoolomgevingen opnieuw in te richten met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid. Ik heb evenwel de indruk dat het gewest achter blijft. U begrijpt dan ook dat ik zeer benieuwd ben naar de realisaties en verdere planning.

Om de veilige heraanleg van de schoolomgevingen te realiseren, heb ik voor u een tip. Verkeersdrempels of "verhoogde inrichtingen" aan scholen zijn een goed instrument om de verkeersveiligheid op kritieke punten te verbeteren.

Er bestaan "busvriendelijke, flexibele verkeersdrempels" die vrij eenvoudig kunnen worden aangelegd.

Die drempels buigen mee als de bussen erover rijden en ze behouden hun verkeersremmende werking wat de auto's betreft. Een aantal van deze flexibele drempels kunnen zelfs geprefabriceerd

*matière de sécurité routière et adopter des mesures de ralentissement du trafic, particulièrement aux abords des écoles.*

*Depuis le 1er septembre 2005, tous les abords d'écoles doivent être clairement signalés comme zones 30, pour les rendre plus visibles et reconnaissables et sensibiliser l'automobiliste à la sécurité indispensable des écoliers.*

*L'accord de gouvernement stipule d'ailleurs que l'introduction des zones 30 doit aller de pair avec des travaux de réaménagement des rues et de l'espace public en faveur des piétons, des cyclistes et des utilisateurs des transports en commun. Il prévoit même que la réalisation de zones 30 et de zones résidentielles, proposée par les communes, sera accélérée.*

*Quelques communes, dont Jette, ont fait des efforts particuliers dans le domaine de la sécurisation des abords d'écoles. Par contre, j'ai l'impression que la Région prend du retard.*

*Des ralentisseurs de vitesse ou des dispositifs surélevés constituent un excellent moyen d'améliorer la sécurité aux endroits critiques.*

*Il existe des ralentisseurs qui se tassent au passage des bus, mais conservent leur rôle de casse-vitesse pour les voitures. Certains peuvent être fournis préfabriqués et sont moins onéreux que les modèles classiques. Aux Pays-Bas, ce système a déjà fait ses preuves.*

*En Région bruxelloise, il permettrait non seulement de renforcer la sécurité routière aux abords des écoles, mais également d'accroître le confort des passagers.*

*Où en sont les aménagements relatifs à la sécurité routière autour des écoles ?*

*Qu'en est-il de la signalisation obligatoire des zones 30 à proximité des écoles, en accord avec les communes ?*

*Comptez-vous installer des ralentisseurs flexibles (adaptés aux bus) aux points de circulation les plus critiques, tels que les abords des écoles ?*

worden geleverd. Ze zijn ook goedkoper dan de gekende drempels. In Nederland is dit systeem met positief resultaat getest.

Met dergelijke drempels zou de minister twee vliegen in één klap slaan: een grotere veiligheid voor de scholieren in de schoolomgeving en meer reiscomfort voor de busreizigers.

Ik heb de volgende vragen voor de minister:

- Hoe staat het met de realisatie en de verdere planning voor de verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving? Welke inspanningen heeft de minister, in samenspraak met de gemeenten, reeds geleverd voor de verplichte signalisatie van de zone-30 rond de schoolomgeving?
- Is de minister op de hoogte van het bestaan van busvriendelijke, flexibele verkeersdrempels en zal hij deze laten aanleggen op een aantal kritieke verkeerspunten zoals bijvoorbeeld de schoolomgeving?

**De voorzitter.-** De heer Grimberghs heeft het woord voor zijn toegevoegde mondelinge vraag.

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).-** *De federale regering heeft een reglement goedgekeurd om de schoolomgeving te beveiligen.*

*De gewestregering heeft ter zake reeds een aantal initiatieven genomen. Toch wens ik meer informatie over de scholen langs de gewestwegen. Het gewest kan de gemeentelijke initiatieven voor de signalisatie aan de scholen coördineren, zodat er geen onderscheid meer is tussen gewest- en gemeentewegen.*

*Wat zijn op dit vlak de initiatieven van de regering? Welke nakende werken zijn er gepland in de begroting 2005?*

*Welke beveiligingswerken rond de scholen zijn er op langere termijn gepland? Is er een evaluatie gemaakt van de reeds uitgevoerde werken?*

*De werken op de gewestwegen zijn in een aantal gemeenten niet probleemloos verlopen. Gemeenten waren niet op de hoogte, de aard van de heraanleg*

**M. le président.-** La parole est à M. Grimberghs pour sa question orale jointe.

**M. Denis Grimberghs.-** Le gouvernement fédéral a adopté une réglementation prévoyant l'obligation de sécuriser les abords des écoles pour cette rentrée scolaire.

Je n'ignore pas les différentes initiatives prises par le gouvernement en la matière, mais j'aimerais vous interroger sur la situation concrète, en ce début d'année 2005-2006, des écoles situées aux abords des voiries régionales. Il serait important que l'on puisse voir la Région jouer un rôle de coordination des initiatives communales complémentaires, en particulier pour harmoniser la signalisation des abords des écoles, dans la mesure où l'automobiliste ne s'intéresse que peu au fait de savoir si l'école est située le long d'une voirie régionale ou d'une voirie communale. Il serait utile que la signalisation soit d'une même qualité.

Quelles initiatives avez-vous prises en termes de coordination vis-à-vis des communes ? Quels sont les travaux qui sont encore programmés dans le cadre du budget 2005 et qui doivent être réalisés

*was niet gekend en verliep niet steeds volgens de wens van de gemeente.*

*Welke maatregelen neemt de minister om met de verschillende betrokken partijen de uitgevoerde werken te evalueren?*

dans les semaines à venir ?

Quels sont les travaux qui doivent être réalisés à plus long terme, pour obtenir une sécurisation complète des écoles sur les voiries régionales ? Avez-vous procédé à une évaluation, avec les acteurs concernés, des aménagements qui ont déjà été réalisés ?

Dans un certain nombre de communes, les choses ne se sont pas toujours passées sans difficultés avec les entreprises désignées pour la réalisation de ces travaux sur voiries régionales. Certaines communes n'avaient pas été averties, les types d'aménagements n'avaient pas toujours été annoncés et certains aménagements réalisés n'étaient pas ceux qui avaient été souhaités par les communes.

C'est pourquoi j'invite le ministre à nous dire quelles sont les mesures qu'il prend pour évaluer, avec les différents acteurs concernés, le type d'aménagements réalisés jusqu'à présent.

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.-** In juni 2005 ging het programma voor de invoering van de zone-30 in schoolomgevingen effectief van start via een studie uitgevoerd door een extern deskundigenbureau. De 70 instellingen gelegen aan een gewestweg werden opgedeeld in drie categorieën:

- scholen waar onmiddellijk een zone-30 kon worden ingevoerd via een aanpassing van de verticale signalisatie;
- scholen waar de invoering van een zone-30 gepaard moest gaan met eenvoudige maatregelen om de aanpassing voor alle weggebruikers duidelijker te maken;
- scholen waar de invoering van een zone-30 ingrijpende en kostelijke herinrichtingswerken vereiste.

Deze opdeling werd op een wetenschappelijke manier gemaakt op basis van een tabel met verschillende criteria om een aantal aspecten rond mobiliteit, veiligheid en zichtbaarheid te evalueren.

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** En juin 2005, le programme pour l'aménagement de zones 30 aux abords des écoles a débuté via une étude menée par un bureau externe d'experts. Les 70 établissements situés le long d'une voirie régionale ont été répartis en trois catégories, en fonction de critères relatifs à la mobilité, à la sécurité et à la visibilité.

Sur la base de cette répartition et d'une étude des 70 zones, les abords de 50 écoles ont été aménagés en zones 30 pour le 1er septembre, cinq autres au cours du mois de septembre.

Conformément à l'arrêté ministériel du 26 avril 2004, il peut être décidé, dans des circonstances "justifiées par l'état des lieux", de ne pas aménager de zone 30. Il ressort d'une concertation avec les services compétents du SPF Mobilité qu'il faut tenir compte notamment des problèmes de mobilité, d'où la décision de ne pas aménager de zones 30 aux abords de quinze écoles, pour lesquelles sont nécessaires d'importants travaux de réaménagement et des études de mobilité complémentaires. Ces zones 30 seront examinées systématiquement et traitées dans le cadre du plan

Op basis van deze opdeling en van een onderzoek van de 70 zones werd de volgende planning opgemaakt:

- aan 50 scholen is de omgeving vóór 1 september zone-30 geworden;
- 5 bijkomende scholen zijn in de loop van de maand september, na het uitvoeren van een aantal werken, ook in zone-30 geplaatst;

Conform het ministerieel besluit van 26 april 2004 kan in gevallen 'gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid' beslist worden om geen zone-30 in te richten. Overleg met de bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit heeft uitgewezen dat daarbij onder andere rekening moet worden gehouden met problemen rond mobiliteit. Voor 15 scholen gevestigd aan gewestwegen is om die reden beslist geen zone-30 in te richten. Voor die 15 scholen zijn ingrijpende herinrichtingswerken en bijkomende mobiliteitsstudies nodig opdat een eventuele invoering van een zone-30 leesbaar en doeltreffend zou zijn. Die zones-30 zullen stelselmatig onderzocht en aangepakt worden in het kader van het meerjarenplan Openbare Werken.

Concreet betekent dit dat op 15 oktober, quasi 80% van de Brusselse scholen op gewestwegen in een zone-30 ligt en dat de overige 20% is vrijgesteld op grond van de federale regelgeving.

(verder in het Frans)

*Het ministerieel besluit is uiteraard ook van toepassing op de gemeenten. Ik heb mijn administratie opgedragen om na te gaan welke initiatieven de gemeenten hebben genomen om zich in regel te brengen met de nieuwe federale wetgeving.*

*Reeds 15 gemeenten hebben geantwoord. Van de 440 schoolomgevingen zijn er reeds 270 ingericht als zone-30. Van een aantal gemeenten, waaronder Brussel-Stad, hebben we nog geen cijfers gekregen. Aangezien er meer dan 600 scholen zijn in het Brussels Gewest, zullen er nog heel wat zones-30 bijkomen. Ik heb begin deze week een brief naar de vier resterende gemeenten gestuurd met het verzoek om ons de gegevens te bezorgen.*

*Sommige gemeenten hadden zich op 1 september al*

*pluriannuel Travaux publics.*

*Concrètement, le 15 octobre, près de 80% des écoles bruxelloises situées sur des voiries régionales seront en zone 30 et les 20% restants en sont dispensés en vertu de la réglementation fédérale.*

*(poursuivant en français)*

Bien entendu, les communes sont également soumises à l'arrêté ministériel précité. J'ai chargé mon administration de vérifier auprès des diverses administrations communales de la Région de Bruxelles-Capitale quelles étaient les initiatives envisagées pour satisfaire à la nouvelle réglementation fédérale.

Jusqu'à présent, 15 communes sur 19 ont répondu à ma requête. Ce tour de table (provisoirement incomplet) révèle que sur les 440 abords d'école renseignés, 270 sont passés en zone 30, soit environ les deux tiers. Les chiffres de certaines communes (dont Bruxelles-Ville) n'y figurent donc pas encore. Sachant que la Région bruxelloise compte plus de 600 écoles, le nombre de zones 30 doit être considérablement plus élevé. Aussi ai-je envoyé en début de semaine une lettre aux quatre communes restantes pour que les données de ce dossier soient exactes.

Par ailleurs, il existe des différences considérables entre les communes. En effet, si certaines ont respecté scrupuleusement la date limite du premier septembre (comme Berchem-Sainte-Agathe, Auderghem ou Molenbeek), d'autres sont toujours occupées à aménager des zones 30 (notamment Uccle).

Enfin, comme mon homologue fédéral M. Landuyt, je suis convaincu qu'une évaluation de l'obligation d'instaurer des zones 30 aux abords des écoles s'impose. Certains conducteurs ne respectent pas les limites imposées dans ces zones 30, car la vitesse imposée peut varier selon la section de voirie. Plusieurs solutions sont dès lors envisagées :

imposer une limitation de vitesse flexible selon les heures scolaires et gérée électroniquement, ou encore marquer mieux et davantage les abords de l'école.

J'ai également chargé mes services de développer le

*in regel gebracht, andere zijn nog altijd zones-30 aan het inrichten.*

*Net zoals mijn federale collega Landuyt, vind ik dat de gevolgen van de invoering van zones-30 in schoolomgevingen moet worden geëvalueerd. Niet alle chauffeurs respecteren de snelheidsbeperking. We kunnen overwegen om de limiet van 30 km/u enkel te laten gelden tijdens bepaalde uren en dit aan te geven met elektronische borden.*

*Er wordt gewerkt aan een uniforme signalisatie van zones-30 in schoolomgevingen. Eind dit jaar komt er een evaluatie.*

*Het Brussels Gewest is nog altijd bezig met de inrichting als zones-30 van 170 schoolomgevingen die in de buurt van gewestwegen liggen.*

*(verder in het Nederlands)*

De tip van mevrouw De Pauw is nuttig. De tests in Nederland hadden positieve resultaten. Het Brussels Gewest heeft nog geen concrete initiatieven genomen, maar ik zal de pilootprojecten verder volgen. Ik heb om een volledig rapport verzocht en zal aan de hand daarvan bekijken wat in de toekomst mogelijk is. Maar uw tip wordt zeker genoteerd.

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Ik ben blij dat u mijn tip nuttig vindt. U hebt een studie gemaakt van de zones-30 en zegt nu dat u die wilt evalueren. Als een dergelijke zone maar met een klein bord wordt aangegeven, rijden er heel wat automobilisten gewoon voorbij. Dat gebeurt veel minder wanneer de zone ook in het groot op de weg staat aangegeven.

**De heer Pascal Smet, minister.-** Dat doen we ook meer en meer.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden, zoals palen met knipperlichten, om de automobilisten er attent op te maken dat ze in een schoolomgeving rijden en dus voorzichtig moeten zijn. Ik vind het alleen jammer,

principe d'une signalisation uniforme pour l'ensemble des abords des écoles de la Région.

Je propose qu'une évaluation soit faite sur le plan régional et communal fin de l'année.

Enfin, je rappelle que le programme de réaménagement des abords d'écoles est toujours en cours. C'est dans ce cadre que 170 abords d'école (à savoir des écoles situées sur des voiries régionales ou dont l'entrée se trouve à moins de 150 mètres d'une voirie régionale) font systématiquement l'objet d'un réaménagement et d'une sécurisation par le biais de mesures d'infrastructure importantes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les tests réalisés aux Pays-Bas ont eu des résultats positifs. La Région bruxelloise n'a pas encore pris d'initiative concrète, mais je vais suivre les projets pilotes. J'ai sollicité un rapport complet sur la base duquel je verrai ce qui est possible.*

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** Vous avez fait une étude sur les zones 30 et vous dites maintenant vouloir les évaluer. Si ces zones ne sont indiquées que par de petits panneaux de signalisation, bon nombre d'automobilistes passeront à côté. Cela serait bien moins fréquent si elles étaient également indiquées en grand sur la chaussée.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** Nous le faisons de plus en plus.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** D'autres possibilités existent, comme des feux clignotants, pour prévenir les automobilistes qu'ils sont aux abords d'une école et qu'ils doivent donc être prudents. Il est positif que vous vouliez tout

al begrijp ik dat er wel redenen voor zullen zijn, dat we eerst het materiaal moeten plaatsen, wat geld kost, om het nadien misschien om een of andere reden te moeten vervangen. Ik vind het echter wel positief dat u alles wilt blijven toetsen aan de veiligheid van de kinderen, die toch het uitgangspunt is.

**De voorzitter.-** De heer Grimberghs heeft het woord.

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).-** *De schoolomgeving wordt heraangelegd met het doel de snelheid te beperken. Het is belangrijk te weten hoe dat precies gebeurt. De heraanleg in de schoolbuurten is niet steeds door dezelfde onderneming uitgevoerd. Niet elke gemeente heeft daarover dezelfde opvatting. Zodra de heraanleg is gebeurd, dient er een onderzoek te komen van elke concrete situatie.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MICHÈLE HASQUIN-NAHUM

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

betreffende « de werkzaamheden op de Stokkelsesteenweg ».

**De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de vraag door de heer Jacques Simonet voorgelezen (art. 106.3, 3<sup>de</sup> lid van het reglement).

**De heer Jacques Simonet (in het Frans).-** *De Stokkelsesteenweg is al jaren in slechte staat en de gemeente Sint-Lamberts-Woluwe wil daar al lang*

*tester pour la sécurité des enfants.*

**M. le président.-** La parole est à M. Grimberghs.

**M. Denis Grimberghs.-** La question de l'aménagement physique des lieux est liée à toutes les dispositions qu'on peut prendre pour limiter la vitesse. Vous avez évoqué ce lien vous-même. Il est capital que l'on réfléchisse aux types d'aménagements. Cet élément doit être pris en considération dans l'évaluation que vous évoquez pour la fin de l'année. Tous les aménagements aux abords des écoles n'ont pas été confiés à la même entreprise. Les réflexions ne sont donc pas les mêmes d'une commune à l'autre, même quand il s'agit de l'initiative régionale. Certaines idées sont peut-être meilleures en termes de limitation de vitesse que d'autres. Une fois les aménagements réalisés, il faut examiner les cas concrets pour trouver la meilleure solution.

- *Les incidents sont clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME MICHÈLE HASQUIN-NAHUM

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

concernant « les travaux de la chaussée de Stockel ».

**M. le président.-** Vu l'absence de l'auteure, excusée, la question est posée par M. Jacques Simonet (art.103.3, 3<sup>ème</sup> alinéa du règlement).

**M. Jacques Simonet.-** La chaussée de Stockel est en mauvais état et ce, depuis plusieurs années. La commune de Woluwe-Saint-Lambert a depuis

iets aan doen.

*De voetpaden zijn al hersteld, maar de gemeente kan de werken niet voortzetten, omdat het gewest langsheen de Stokkelsesteenweg fietsroute 14bis wil aanleggen.*

*Een fietspad is goed, maar de bewoners hebben veel overlast door de slechte staat van het wegdek. De heraanleg is dus vrij dringend.*

*Hebt u hierover contact met de betrokken gemeente? Zal u het dossier deblokkeren zodat de gemeente kan verder werken? Het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) is bereid de kosten voor de asfaltering en de wegmarkeringen terug te betalen aan de gemeente. Zou het niet interessanter zijn dat het BUV de werken rechtstreeks finanziert?*

longtemps pris la décision de remédier à cette situation.

Les trottoirs ont d'ores et déjà fait l'objet d'une réfection. Malheureusement, la commune se trouve dans l'impossibilité de poursuivre le chantier de rénovation depuis que la Région a développé le projet d'intervenir dans la création d'une piste cyclable « itinéraire 14 bis », tout le long de la chaussée de Stockel.

Si la création d'une piste cyclable ne manque pas d'intérêt, il devient urgent pour les habitants du quartier que les réaménagements prévus puissent rapidement aboutir. Il y va de la tranquillité et de la sécurité de ces habitants, qui subissent depuis longtemps les nuisances causées par une chaussée mal entretenue.

Où en sont les démarches du ministre avec les autorités communales ? Va-t-il enfin débloquer ce dossier et permettre que les travaux puissent se poursuivre ? Par ailleurs, l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) semble prête à rembourser à la commune les travaux d'asphaltage sur toute la longueur de la chaussée, ainsi que les frais inhérents aux marquages. Ne serait-il pas opportun d'inverser cette situation et d'obtenir de l'AED qu'elle finance directement les aménagements plutôt que de les rembourser, de manière à ne pas faire peser ces coûts sur les finances communales ?

**De voorzitter.-** De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *De Stokkelsesteenweg ligt op fietsroute nr. 14.*

*Er bestaat misschien enige verwarring tussen een GFR (gewestelijke fietsroute) en een fietspad. Gewestelijke fietsroutes zijn aanbevolen fietswegen voor verplaatsingen op middellange en lange afstand. De GFR 14 maakt deel uit van een breder netwerk van 50 km. Dat wordt in 2006 via een aantal kleine ingrepen door het BUV gemarkeerd, wat in overleg met de gemeenten zal gebeuren.*

*Het gewest zal de werken aan de GFR's op gemeentewegen medefinancieren.*

*Het betreft hier maatregelen om de snelheid te beperken, de verkeersintensiteit te doen dalen*

**M. le président.-** La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La chaussée de Stockel se situe sur l'itinéraire cyclable n°14.

Je crains qu'il n'y ait une petite confusion entre un ICR et une piste cyclable. Les ICR sont des cheminements recommandés pour des déplacements à moyenne et longue distance. Ils requièrent un balisage et quelques petites interventions. L'ICR 14 fait partie d'une série de tronçons totalisant 50 kilomètres, qui seront balisés en 2006 après une série d'interventions légères ne nécessitant pas de permis d'urbanisme, sous forme généralement de marquages, ou de mesures de police.

Ces interventions se feront en concertation avec les communes concernées. Le marquage d'une piste,

(BEV), algemene markeringen, oversteekplaatsen voor voetgangers, markeringen voor fietsers, de slijtlaag van het wegdek, aanplantingen, aanpassingen van het profiel en de trottoirs, en de plaatsing van verkeerslichten aan de GFR's.

*De gemeente blijft de bouwheer. Het gewest betaalt na beëindiging van de werken op basis van bewijsstukken.*

*Aanvragen vanuit de gemeenten voor dergelijke werken krijgen voorrang.*

*In het specifieke geval waarnaar u verwijst, kan de gemeente het volledige wegdek laten vernieuwen. Het gewest kan dan éénderde van de kosten voor de vernieuwing van de slijtlaag op zich nemen. Mijn diensten organiseren daarover een vergadering met de betrokken partijen.*

s'il est possible, sera donc effectué par l'AED en 2006.

Par ailleurs, et dans le but d'accélérer la réalisation des ICR, j'ai marqué mon accord sur le principe du cofinancement des travaux sur les voiries communales par lesquelles passe un ICR.

En principe, la Région intervient pour les mesures de modération de la vitesse, les mesures de modération du trafic - notamment les SUL -, les marquages, les passages pour piétons - car ils servent également à modérer les vitesses -, les marquages pour cyclistes, la couche d'usure des revêtements - pas les fondations ni la sous-couche -, les plantations d'arbres, la modification du profil si c'est intéressant pour l'ICR, les modifications des trottoirs pour la sécurisation et le confort des piétons et des cyclistes, et éventuellement les feux, si une modification est nécessaire pour la sécurité des cyclistes.

Puisqu'il s'agit de voiries communales, celles-ci relèvent toujours de la responsabilité de la commune qui agit en tant que maître d'ouvrage. Il va de soi que le paiement a lieu sur présentation des pièces justificatives une fois les travaux terminés.

Si une commune introduit une demande dans ce sens, je l'examinerai avec beaucoup d'attention et je chercherai une solution avec elle pour accélérer au maximum les travaux éventuels.

Pour ce qui concerne le cas précis que vous évoquez, on pourrait concevoir que la commune procède au renouvellement de tout le revêtement et que la Région prenne en charge un tiers du coût de la couche d'usure, ce qui correspond à la largeur de l'aménagement cyclable par rapport à la largeur totale, suivant des modalités à définir entre la Région et la commune. Avant de s'engager plus avant, il faudrait examiner cette piste et réunir les différents acteurs concernés. Mes services vont organiser cette réunion.

**De heer Jacques Simonet (in het Frans).-** U zegt dat het Brussels Gewest de kosten voor de vernieuwing van het asfalt van de gemeentewegen voor een derde op zich zal nemen. Dat is echter geen antwoord op de vraag van mevrouw Hasquin-Nahum.

**M. Jacques Simonet.-** Selon vous, la Région prendrait en charge un tiers du réasphaltement de la voirie communale. Ce point ne faisait pas l'objet de la question de Mme Hasquin-Nahum.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-**  
*Het toont alleszins aan hoe gul het Brussels Gewest is!*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

EN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende « de vele 4X4-voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

**De voorzitter.-** De heer Pascal Smet, minister, zal de vraag beantwoorden. Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Uit de statistieken van Febiac blijkt dat het aantal inschrijvingen van 4x4-voertuigen in 2004 fors is gestegen. Het ziet er bovendien niet naar uit dat die tendens de volgende jaren zal veranderen. Dat is verontrustend, aangezien die voertuigen voor aanzienlijke overlast zorgen, vooral in de stad.*

*Een eerste probleem is de verkeersveiligheid en de zichtbaarheid. Bij een ongeval veroorzaken 4x4-voertuigen door hun gewicht en omvang heel wat meer materiële en lichamelijke schade dan een klassiek voertuig. Volwassen voetgangers worden bijvoorbeeld getroffen ter hoogte van de borstkas, kinderen ter hoogte van het hoofd. Bovendien ziet de bestuurder minder gemakkelijk lage obstakels.*

*Een tweede probleem is het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zeker in een stedelijke omgeving*

**M. Pascal Smet, ministre.-** Certes. Mais cela permet de constater combien la Région est généreuse lorsqu'elle réalise des travaux sur des voiries communales !

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

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

ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant « la prolifération de véhicules de type 4X4 ou SUV (Sport Utility Vehicles) sur le territoire de la Région bruxelloise ».

**M. le président.-** M. Pascal Smet, ministre, répondra à la question. La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Les statistiques de la Febiac montrent pour l'année 2004 une augmentation significative du nombre des immatriculations de véhicules de type 4X4. La tendance ne devrait a priori pas s'inverser pour les années à venir. C'est un phénomène préoccupant, dans la mesure où ce genre de véhicule est responsable de nombreuses nuisances publiques, en particulier lorsqu'ils sont utilisés en ville, là où leur usage se justifie le plus rarement.

Le premier problème est celui de la sécurité routière. Il est lié au poids et aux dimensions de ce type de véhicules, qui, en cas d'accident, causent des dommages bien plus importants qu'un véhicule classique. Les 4X4 sont d'ailleurs qualifiés de véhicules non compatibles.

En cas de collision avec un piéton, un adulte sera

*waar men vaak moet stoppen en opnieuw optrekken.*

*Dit verschijnsel doet alle inspanningen van het gewest teniet, dat ondernemingen en gezinnen aanmoedigt om minder energie te verbruiken en automobilisten aanspoort om op minder vervuilende voertuigen over te schakelen.*

*Terreinwagens hebben meer plaats nodig om te parkeren en belemmeren het zicht.*

*Ze staan ook vaak geparkeerd op voetpaden die voor gewone wagens niet toegankelijk zijn. Dit is dus duidelijk in strijd met de wegcode. Bovendien beschadigen ze de voetpaden, die door de gemeenschap bekostigd zijn.*

*Verschillende Europese overheden overwegen al maatregelen tegen terreinwagens.*

*Bent u ook van plan maatregelen te treffen tegen het gebruik van deze voertuigen die niet aangepast zijn aan hun omgeving en schade toebrengen aan de gemeenschap?*

touché au niveau du thorax et un enfant à hauteur de la tête. Par ailleurs, le poids des 4X4, qui peut atteindre 2 tonnes, occasionne des dégâts matériels et humains très graves.

Par ailleurs, ce genre de véhicules pose un problème de visibilité, puisqu'il est très difficile pour le conducteur de voir les obstacles qui se situent à proximité de son véhicule, a fortiori quand ils sont bas (enfants, personnes en chaises roulantes).

Un second problème posé par les 4X4 est leur consommation. Malgré les efforts des constructeurs, il reste un problème d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant. En milieu urbain, les arrêts et démarrages fréquents amplifient la consommation des véhicules lourds.

Ce phénomène annihile les efforts mis en oeuvre par la Région bruxelloise, qui offre des primes incitant les entreprises et les ménages à diminuer leur consommation d'énergie et encourage les automobilistes à se diriger vers les véhicules les moins polluants possibles.

La question de l'occupation et de l'usage de l'espace public est également posée par les SUV. D'une part, ces véhicules sont généralement plus volumineux que les autres et occupent un espace de parking plus grand, tant en provoquant un encombrement visuel certain.

Par ailleurs, il faut régulièrement constater que des SUV sont garés sur des trottoirs rendus inaccessibles à des voitures classiques. Cela pose un problème en terme de respect du code de la route, mais également au niveau des travaux publics : le recours à la bordure surélevée destinée à empêcher le parking sauvage perd de son efficacité et, les 4X4 étant des véhicules lourds, ils participent à la dégradation de trottoirs financés par la collectivité.

Il y a quelques mois, le maire de Londres s'était déjà penché sur la problématique, déclarant que "quand vous voyez quelqu'un essayer de manœuvrer un SUV devant l'entrée d'une école, vous ne pouvez que penser que c'est un idiot complet", tandis que la Ville de Paris a adopté une motion visant à prendre des mesures restrictives pour les véhicules 4X4. Amsterdam envisage de proscrire le stationnement pour ces véhicules et

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Ik ga akkoord met de analyse van mevrouw Delforge: 4x4-voertuigen horen niet thuis in de stad. Ze zijn bedoeld voor moeilijk berijdbare terreinen.*

*De cijfers van het jaar 2004 tonen inderdaad een forse toename van het aantal inschrijvingen van 4x4-voertuigen aan. Voor 2005 is er echter opnieuw een daling merkbaar.*

*Volgens de heer Kaesemans van Febiac is de verkoop van 4x4-voertuigen sterk gedaald sinds mei 2005. Dat is geen toeval: er werden ontradingsmaatregelen genomen.*

*Ten eerste wordt het belastingstelsel dat van toepassing is op 4x4-voertuigen vanaf 1 januari gewijzigd. Een 4x4-voertuig kan niet meer worden ingeschreven als een lichte vrachtwagen en komt niet meer in aanmerking voor een voordelige fiscale regeling.*

*Ten tweede zijn de technische vereisten om een voertuig als lichte vrachtwagen te kunnen inschrijven sinds april verstrengd. Zo mag de scheiding tussen de passagierszetel en de laadruimte niet meer verwijderbaar zijn. Ook moet de lengte van de laadruimte minstens gelijk zijn aan de helft van de wielbasis. Zodoende is het niet meer mogelijk om een 4x4-voertuig als lichte vrachtwagen in te schrijven.*

*Ik ben het met u eens wat betreft de onveiligheid, het vervuilende karakter en het gebrek aan hoffelijkheid van bestuurders van 4x4-voertuigen.*

*Ik heb destijds contact opgenomen met de burgemeesters van Parijs en Londen, die dezelfde problemen kenden en ook maatregelen namen tegen 4x4-voertuigen.*

l'Espagne est en train de prendre de nouvelles mesures suite à une série d'accidents dramatiques impliquant ce type de véhicules durant les vacances.

Envisagez-vous, à l'instar de ces quatre pays, des mesures visant à limiter le nombre de ces engins inadaptés à notre Région et nuisibles pour la collectivité ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis tout à fait d'accord avec l'analyse de Mme Delforge : il est vrai que les 4x4 n'ont pas leur place dans la ville. Je n'ai rien contre les 4x4, mais ces véhicules sont conçus pour des terrains difficiles, inexistants à Bruxelles. Ces voitures n'ont donc pas vraiment leur place ici.

Les chiffres pour l'année 2004, basés sur les statistiques de la Febiac, font effectivement état d'une forte hausse du nombre d'immatriculations de véhicules 4x4. Il convient toutefois de mettre ces données en perspective, car si l'on regarde les chiffres de 2005, la situation a nettement évolué. Au cours des huit premiers mois de cette année, seuls 4.826 véhicules tous terrains ont été immatriculés comme camionnettes, alors que pour l'ensemble de l'année 2004 leur nombre s'élevait à 8.728.

Dans les médias, M. Kaesemans, le directeur de la communication chez Febiac, a déclaré que l'on observe un recul des ventes, surtout depuis le mois de mai 2005, et que cela ne fait que s'amplifier. En août 2005, 307 nouveaux véhicules tous terrains ont été immatriculés, alors qu'en août 2004, on en comptait encore 531. On constate un repli des ventes de 30% pour cette année.

Cette chute n'est pas due au hasard. En début d'année, deux mesures visant à fortement décourager l'achat de 4x4 ont en effet été prises.

Premièrement: à partir du 1er janvier 2006, le régime fiscal appliqué à ces véhicules va être profondément modifié. C'est-à-dire que le fisc ne fera plus la différence entre le fait que la voiture soit immatriculée comme camionnette ou pas. Cette mesure vise à décourager l'utilisation impropre des 4x4.

*Aangezien het verkeersreglement en fiscaliteit federale bevoegdheden zijn, moeten we op de federale overheid rekenen.*

*Ik voer een beleid dat erop gericht is om het gebruik van 4x4-voertuigen te ontmoedigen, niet om ze te verbieden. Het werpt hoe dan ook zijn vruchten af. Als het aantal 4x4-voertuigen onvoldoende afneemt, kunnen we ook maatregelen nemen op het gebied van het parkeerbeleid of de belasting op de inverkeersstelling.*

Une seconde mesure, probablement encore plus importante, a été prise par mon collègue fédéral Landuyt, avec qui j'ai discuté de cette problématique à plusieurs reprises. Depuis avril, les exigences techniques ont été renforcées pour les camionnettes. Ainsi, la cloison de séparation entre les sièges et la zone de chargement doit être fixe et ne peut donc pas être retirée. De plus, la zone de chargement doit au moins être égale à la moitié de l'empattement, soit la distance séparant les essieux. Febiac estime que c'est principalement cette mesure qui freine la vente des 4x4, puisqu'elle ne permet plus l'immatriculation impropre d'un véhicule 4x4 en tant que camionnette.

La tendance semble donc s'inverser et je me réjouis de ce revirement de situation.

En ce qui concerne votre analyse relative à l'insécurité routière, à l'aspect polluant et au manque de courtoisie des conducteurs de ces véhicules, je ne peux que vous donner raison. J'ai moi-même avancé tous ces arguments à maintes reprises lors des débats qui ont été menés à ce sujet dès l'été 2004.

A l'époque, j'avais pris contact avec les maires de Londres et de Paris, car eux aussi connaissent les mêmes problèmes. Eux aussi entendaient prendre toute une série de mesures afin de réduire le nombre de ces voitures.

Nous étions tous arrivés à la même conclusion, à savoir que la réglementation de la circulation routière est une matière fédérale - nationale au Royaume-Uni et en France -, tout comme la réglementation fiscale. C'est une matière à propos de laquelle nous devons compter sur le niveau fédéral.

Ma politique était, et continue à être, de décourager au lieu d'interdire. Dans le cas qui nous occupe, il faut décourager fortement. Nous sommes en train de le faire et nous constatons que les chiffres suivent.

Si cela ne continue pas à diminuer, si cela pose encore des problèmes, ou si le comportement de certains s'aggrave, nous pourrions aussi envisager d'intervenir sur le stationnement et sur la taxe de mise en circulation, mais nous n'en sommes pas encore là.

**Mevrouw Céline Delforge** (*in het Frans*).- *Ik heb nooit voor een verbod gepleit. Ik ben er niet zeker van dat de fiscale maatregelen de verkoop van 4x4-voertuigen afremmen. Het gaat om voertuigen met een hoge winstmarge. Bovendien worden steeds meer 4x4-voertuigen aan een toegankelijker prijs aangeboden.*

*Het gewest is bevoegd voor de parkeerregeling, de belasting op de inverkeersstelling en de informatie aan het publiek. De reclame van de autoconstructeurs is niet altijd eerlijk. Het zou dus nuttig zijn dat het parlement dit probleem uitdiept. We beschikken niet eens over objectieve gegevens inzake verkeersveiligheid.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik kan u die cijfers bezorgen. De Europese Unie rondt hierover momenteel een studie af.*

**De voorzitter** (*in het Frans*).- *Het zou interessant zijn dat de minister de resultaten van die studie aan de commissiesecretaris meedeelt en dat het punt nadien opnieuw op de agenda wordt geplaatst.*

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Ik heb daar niets op tegen, maar de meeste wagens worden niet in Brussel gekocht.*

Il faut décourager les 4x4 tant que possible et dans quelque ville que ce soit : Bruxelles, Londres, Paris, Amsterdam et les autres grandes métropoles. Il est toutefois difficile d'interdire, chose que je n'aime d'ailleurs pas trop faire.

**Mme Céline Delforge**.- Je ne parlais pas d'interdiction. Je suis un peu moins enthousiaste que M. le ministre quant au fait que l'on puisse constater, suite aux mesures fiscales qui visent à remettre les 4X4 à égalité avec les autres véhicules, un ralentissement des ventes - ce sont en effet des véhicules qui offrent une marge bénéficiaire beaucoup plus grande aux revendeurs. Parallèlement, on constate une offensive publicitaire qui ne devrait pas rester sans effet avec de plus en plus de 4X4 "plus accessibles" en termes de prix. A mon sens, le problème n'est pas en train de se résoudre.

En ce qui concerne la question des compétences régionales ou non, ce même problème est apparu là où des tentatives de s'y attaquer étaient entreprises. De manière générale, il est souvent difficile de trouver le véritable niveau de décision.

Au niveau de la Région, il est question du stationnement, de la taxe de mise en circulation, mais aussi de l'information des gens. Pour le moment, on assiste à une publicité parfois malhonnête de la part des fabricants de voitures. Dans quelle mesure ne serait-il pas intéressant que le parlement approfondisse la question ? On ne dispose pas, par exemple, de données objectives en termes de sécurité routière.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je peux vous en fournir. L'Union européenne est en train de terminer une étude en la matière.

**M. le président**.- Il serait dès lors intéressant de communiquer le résultat de ces études au secrétariat de la commission et éventuellement de remettre le point à l'ordre du jour. Cette question est amenée à être suivie. C'est un réel problème que Mme Delforge soulève.

**M. Pascal Smet, ministre**.- Je suis d'accord avec vous. Mais regardons toutefois où les voitures sont achetées : ce n'est pas souvent à Bruxelles. Il s'agit surtout de non-Bruxellois qui viennent à Bruxelles.

**De voorzitter (in het Frans).-** *Elk technisch goedgekeurd voertuig heeft vrije toegang tot het volledige wegennet, met uitzondering van plaatselijke beperkingen die worden aangeduid door bij koninklijk besluit goedgekeurde verkeersborden. Er bestaat echter geen verkeersbord "verboden voor terreinwagens".*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *We zouden het voorbeeld van Amsterdam kunnen volgen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *Amsterdam zou restricties overwegen. Dat wil echter nog niet zeggen dat die ook zullen worden uitgevoerd.*

**De voorzitter (in het Frans).-** *Als de minister kennis heeft van een experiment in een andere stad waarbij 4x4-voertuigen de toegang tot het stadscentrum wordt onteigend, zou het interessant zijn de reglementaire context te analyseren. Het debat blijft open. We blijven deze kwestie aandachtig volgen.*

Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** *Hier komen heel wat technische aspecten bij kijken. Sommige voertuigen hebben bijvoorbeeld vierwielaandrijving, maar zijn geen terreinwagens en mogen niet getroffen worden door die maatregelen.*

*We moeten deze kwestie in de commissie verder uitdiepen. Brussel hoeft niet noodzakelijk dezelfde maatregelen te nemen als degene die in buurlanden zouden worden ingevoerd.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-** *We hebben al gepraat over de technische definitie van*

**M. le président.-** A partir du moment où un véhicule est agréé technique pour circuler sur le réseau routier, celui-ci faisant un ensemble, la liberté d'accès est de mise. Il n'existe pas non plus de signalisation routière d'interdiction aux 4X4. La situation se heurte à de nombreuses difficultés réglementaires au niveau du grand principe qu'est l'accès général au réseau routier, sauf les restrictions qui sont ponctuellement d'application. Selon le principe général, tout véhicule technique agréé a accès à l'ensemble du réseau routier, sauf les restrictions locales correspondant à des panneaux qui font l'objet d'un arrêté royal.

**Mme Céline Delforge.-** On pourrait peut-être s'inspirer de l'exemple d'Amsterdam.

**M. Pascal Smet, ministre.-** Amsterdam envisagerait des restrictions. Mais en cette matière comme dans d'autres, l'expérience démontre que beaucoup de villes lancent de grands projets mais ne font pas grand-chose. Malgré le malaise existant, peu de villes ont pris de mesures réelles.

**M. le président.-** Si M. le ministre ou son cabinet avaient connaissance d'une expérience dans une autre ville ayant abouti à une réalisation visant à restreindre l'accès des 4X4 dans un centre urbain, il serait intéressant d'analyser le contexte réglementaire dans lequel cette mesure aurait été prise. Le débat reste ouvert et nous resterons attentifs à cette question.

La parole est à Mme Céline Delforge.

**Mme Céline Delforge.-** Divers aspects techniques entrent en ligne de compte. Certains véhicules ont une fonction 4x4, mais ne sont pas pour autant assimilables à ce type de véhicules et ne sont donc pas concernés par ces mesures.

N'aurions-nous pas intérêt à approfondir la question au sein de la commission en procédant à des auditions et en proposant de nouvelles pistes ? Soyons créatifs. Bruxelles ne doit pas nécessairement suivre les mesures suivies par les pays voisins.

**M. Pascal Smet, ministre.-** La définition de ce type de véhicule a déjà fait l'objet de discussions

*dit soort voertuigen, maar we kunnen de kwestie zeker nog uitdiepen.*

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Plant het gewest een informatiecampagne?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Waarom? Er zijn meer en meer inbreuken en dus is een grotere politiecontrole nodig. De reclame voor deze wagens beklemtoont overigens individualisme en egoïsme. Een dergelijke doelgroep is moeilijk te sensibiliseren.*

**De voorzitter (in het Frans).**- *Dit is slechts een mondelinge vraag. De minister kan ons verder informeren via het secretariaat van de commissie.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER RENÉ COPPENS

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

betreffende « de eventuele oprichting van een gewestelijke takeldienst ».

**De voorzitter.**- De heer Coppens heeft het woord.

**De heer René Coppens.**- Begin augustus vernamen we via de pers dat er in Brussel en vooral in Brussel Stad heel wat wantoestanden waren met het bedrijf dat zorgt voor het wegslepen van foutgeparkeerde wagens. Naar verluidt werd er in grote mate afgeweken van de vooropgestelde tarieven en werd de terugval van de wagen soms

sur le plan technique (axe, moteurs), mais rien n'empêche d'approfondir la question.

**Mme Céline Delforge.**- La Région prévoit-elle d'organiser une campagne d'information à ce propos ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Qu'apporterait de plus une campagne d'information ? De plus en plus d'infractions manifestes sont commises et nécessitent un contrôle de police accru.

Par ailleurs, en analysant les publicités vantant l'usage de ces véhicules, on constate combien y sont valorisés l'individualisme, voire l'égoïsme. Le public-cible sens risque d'être difficile à sensibiliser via des campagnes d'information.

**M. le président.**- La réponse du ministre dépasse largement le cadre d'une question orale. Le ministre a tracé les éléments essentiels du dossier et nous adressera ultérieurement des informations via le secrétariat de la commission. Je suis prêt à revenir sur ce sujet autrement que par le biais d'interpellations et de questions orales.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. RENÉ COPPENS

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

concernant « la création éventuelle d'un service régional de dépannage ».

**M. le président.**- La parole est à M. Coppens.

**M. René Coppens (en néerlandais).**- La situation des entreprises de dépannage à Bruxelles, particulièrement à Bruxelles-Ville, est inacceptable, puisque ces entreprises dérogent aux tarifs déterminés, ne restituent le véhicule que contre perception immédiate du paiement, et ne maîtrisent souvent pas le néerlandais. Enfin, la

geweigerd wanneer de eigenaars niet meteen wensten te betalen of onvoldoende geld op zak hadden. Ook het Nederlands is blijkbaar een taal die vele werknemers van het takelbedrijf niet machtig zijn. Tot slot is de manier waarop de takeloperaties momenteel verlopen op zijn zachtst gezegd frustrerend voor de foutparkeerde. Vele mensen weten niet wat hen te doen staat wanneer blijkt dat hun wagen weggesleept werd.

In dit verband opperde de Brusselse burgemeester de idee om de sleepkosten zelf te innen en desnoods ook het takelen zelf te verrichten.

Ik sta volledig achter de idee van een gewestelijke regeling voor takeloperaties. Dat is de enige manier om voorgoed komaf te maken met elke vorm van piraterij. Eenzelfde tarief, eenzelfde en duidelijke procedure voor de teruggave van de wagens en liefst ook respect voor de taal van de zogenaamde overtreder.

Het voorstel om de sleepkosten door een openbare dienst te laten innen, is mijn inziens terecht. Ik ben er echter niet van overtuigd dat de overheid ook het takelen op zich moet nemen. In een tijd waarin de overheid zich op haar kerntaken concentreert, lijkt mij dat een slechte zaak.

Net zoals in vele andere dossiers is ook dit weer een typisch voorbeeld van de manier waarop de bevoegdheidsversnippering over de 19 gemeenten het gewest verzwakt en verlamt. Daarom pleit ik ervoor dat u doorgaat met de uitwerking van uw verkeers- en parkeerbeleid en dat u de problemen die ermee verbonden zijn, zo breed mogelijk aanpakt. Het voorbeeld van vandaag maakt immers duidelijk dat zo'n beleid ruimer is dan parkeren en openbaar vervoer. Het gaat over veiligheid en efficiëntie, maar vooral over de geloofwaardigheid van de overheid.

U werkt momenteel aan een parkeerordonnantie. Zal de reorganisatie van de takeldiensten daar deel van uitmaken? Staat u achter het voorstel om de sleepkosten door een openbare dienst te laten innen? Zo ja, zult u een dergelijke openbare dienst op het gewestelijk niveau organiseren? Hoe kunt u waarborgen dat de dienstverlening en de tarieven in het hele gewest gelijk zullen zijn?

Overweegt u ook om een openbare dienst met het wegslepen van de wagens te belasten of zult u

*plupart des personnes qui commettent une infraction de stationnement ne savent que faire quand elles constatent que leur voiture a été remorquée.*

*Le bourgmestre de Bruxelles a proposé que la Ville perçoive les frais de dépannage et que, au besoin, elle effectue le dépannage.*

*Une réglementation régionale des opérations de remorquage permettrait d'en finir avec toute forme de piraterie. Elle fixerait un tarif et une procédure uniques de restitution des véhicules, ainsi qu'un respect de la langue du contrevenant.*

*La proposition de laisser un service public encaisser les frais de dépannage est justifiée. Par contre, je ne pense pas qu'il doive également assumer le dépannage.*

*Ce dossier est un exemple typique de la manière dont le morcellement des compétences entre les dix-neuf communes affaiblit et paralyse la Région. Je vous encourage à développer votre politique en matière de trafic et de stationnement en abordant aussi largement que possible les problèmes connexes, tel que celui que j'évoque ici. Cela touche à la sécurité et l'efficacité, mais surtout à la crédibilité des autorités.*

*Votre ordonnance sur le stationnement prévoit-elle la réorganisation des services de dépannage ? Etes-vous favorable à la proposition de faire percevoir les frais de dépannage par un service public ? Si oui, allez-vous organiser un tel service au niveau régional ? Comment comptez-vous garantir l'uniformité du service et des tarifs dans toute la Région ?*

*Envisagez-vous de confier le dépannage des voitures à un service public ou allez-vous plutôt veiller à un contrôle renforcé des entreprises privées de dépannage ?*

*Serait-il possible de confier ces tâches à l'organisation qui mettra la politique régionale de stationnement en application ?*

*A quelle instance les personnes dupées par les entreprises de dépannage peuvent-elles adresser leurs plaintes ? En attendant la réorganisation des services de dépannage, ne pourrait-on pas mettre sur pied un service régional des plaintes, qui*

eerder zorgen voor een versterkte controle op de private takelbedrijven?

Denkt u dat het mogelijk is om het beheer van deze takel - en/of inningsdiensten in dezelfde organisatie onder te brengen als de organisatie die het gewestelijk parkeerbeleid ten uitvoer zal brengen?

Tot welke instantie kunnen de gedupeerden van de takelbedrijven zich op dit ogenblik met hun klachten richten? Zal in afwachting van de reorganisatie van de takeldiensten, een gewestelijke klachtendienst worden ingericht waar de foutparkeerders terecht kunnen, zodat dergelijke wantoestanden snel worden opgespoord? Binnen welke tijdspanne zult u werk maken van de reorganisatie en optimalisatie van de takeldiensten in het gewest?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- We werken op dit ogenblik aan een parkeerordonnantie, die hopelijk dit jaar nog aan het parlement zal worden voorgelegd.

Het is nog niet duidelijk of de ordonnantie ook betrekking zal hebben op het wegtakelen van hinderlijk geparkeerde voertuigen, omdat het nog niet zeker is of dat juridisch gezien mogelijk is.

Voor de erkenning van de rechtspersoonlijkheid van de zes politiezones waren het de gemeenten die bevoegd waren om een overeenkomst af te sluiten met een takelbedrijf. Op dit ogenblik houden de politiezones zich daarmee bezig. Het Brussels Gewest is niet bevoegd voor het wegtakelen van voertuigen, dus kan er geen klachtendienst worden opgericht. Wie een klacht heeft, moet zich tot de politie of het parket wenden. Ik weet dat dat niet vanzelfsprekend is: de politie neemt klachten tegen een takeldienst niet altijd ernstig. Hetzelfde probleem stelt zich vaak bij de gemeenten.

We werken aan een juridische studie om na te gaan of een gewestelijke takeldienst mogelijk is en of er in dergelijk geval een openbare aanbesteding moet gebeuren. Sommige juristen beweren dat dat op grond van de Europese regelgeving niet mogelijk is.

Volgens mij zou het best een openbare dienst zijn. In dat geval kan er ook een klachtendienst worden

*permettrait de détecter les situations intolérables ?*

*Quels sont les délais nécessaires pour réorganiser et optimiser les services de dépannage dans la Région ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**-*L'ordonnance relative au stationnement à laquelle nous travaillons devrait être soumise cette année encore au parlement. Reste à savoir si celle-ci pourra inclure le point relatif à l'enlèvement des véhicules en stationnement gênant, et ce pour des raisons juridiques.*

*Avant la reconnaissance de la personnalité juridique des six zones de police, il incombaît aux communes de conclure un accord avec une société de dépannage, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Vu que la Région bruxelloise n'est pas compétente en matière d'enlèvement de véhicules, aucun service de plaintes ne peut y être créé. Les plaintes peuvent être adressées à la police ou au parquet.*

*L'étude juridique à laquelle nous travaillons nous permettra de vérifier dans quelle mesure la création d'un service de dépannage régional est possible et si, le cas échéant, il conviendra d'ouvrir une adjudication publique.*

*La concertation que j'ai eue il y a quelques semaines avec les bourgmestres des communes bruxelloises à ce propos s'est déroulée dans un climat peu serein, car "De Morgen" venait de publier mon interview. Mais à l'instar du bourgmestre de Bruxelles, je pense qu'il est préférable que la Région crée un service public de remorquage.*

opgericht. Ik heb enkele weken geleden overleg gepleegd met de burgemeesters van de gemeenten over deze aangelegenheid. De timing was een beetje ongelukkig, omdat mijn interview met De Morgen toen net was gepubliceerd, zodat er niet echt een serene sfeer heerste. In de toekomst zal het hopelijk beter lukken. Ik ga alleszins akkoord met de burgemeester van Brussel dat de takeldienst beter een openbare dienst zou zijn. Het is echter een ingewikkelde juridische materie.

We hebben alle gemeenten en politiezones om een huidige stand van zaken gevraagd. Op basis van die informatie kunnen we de situatie objectief analyseren en de beslissing nemen om deze aangelegenheid al dan niet in de parkeerordonnantie op te nemen.

**De voorzitter.**- De heer Coppens heeft het woord.

**De heer René Coppens.**- Ik wil nog graag een bedenking maken. Het is niet omdat ik vind dat het verkeer- en parkeerbeleid geen zuiver gemeentelijke aangelegenheid is, dat ik mezelf niet als een voorstander van de gemeentelijke autonomie beschouw. Toch zouden bepaalde zaken, die het belang van de gemeenten overstijgen, beter in een ruimer kader bekeken worden.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het zal u misschien verwonderen, maar ik ben niet tegen de gemeenten als dusdanig.

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende « de veiligheid van de roltrappen in de MIVB-stations ».

**De voorzitter.**- De heer Demol heeft het woord.

*Lorsque nous serons informés de l'état de la question au niveau des zones de police et des communes, nous pourrons analyser objectivement la situation et prendre la décision d'inclure ou non ce point dans l'ordonnance relative au stationnement.*

**M. le président.**- La parole est à M. Coppens.

**M. René Coppens (en néerlandais).**- Ce n'est pas parce que j'estime que la politique de la circulation et du stationnement n'est pas une question strictement communale que je ne me considère pas comme un défenseur de l'autonomie communale. Mais un cadre d'examen plus vaste peut mieux convenir dans des cas dépassant l'intérêt communal.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Cela va peut-être vous étonner, mais je ne suis pas opposé aux communes en tant que telles.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant « la sécurité des escalators dans les stations de la STIB ».

**M. le président.**- La parole est à M. Demol.

**De heer Johan Demol.**- Eind augustus gebeurde in het metrostation Naamsepoort een spijtig ongeval, waarbij een driejarige kleuter gewond raakte. Het meisje raakte met een broekspijp verstrikt. Haar voet raakte gekneld tussen de trap en de zijwand en werd opengereten. Het duurde een tijdje voordat men er in slaagde om de noodstop van de roltrap in werking te laten treden. Blijkbaar is de procedure voor een noodstop onvoldoende gekend bij het publiek.

Het is dus blijkbaar niet onnuttig om de juiste locatie van de noodstophendel veel duidelijker aan te duiden en om op een of andere manier de noodstopprocedure beter kenbaar te maken aan het publiek.

Wat zal de minister ondernemen om de veiligheid van de roltrappen in de MIVB-stations te verbeteren? Bestaan er cijfers over soortgelijke ongevallen met roltrappen voor het gehele MIVB-net?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het spijtig ongeval waarbij een kind van drie jaar werd gewond, vond plaats in het metrostation Naamsepoort op 26 augustus 2005 op de dalende roltrap van de voetgangerszone op grondniveau naar het niveau van de mezzanine.

Uit het technisch onderzoek na het ongeval bleek dat er met het apparaat niets verkeerd was. De afstanden tussen de treden onderling en tussen de treden en de plinten voldoen aan de technische bepalingen van de Europese norm die de veiligheidsregels preciseert voor het vervaardigen en aanbrengen van roltrappen en roltapijten.

Volgens deze norm staan er ook overeenstemmende veiligheidspictogrammen op elk apparaat, die onder meer herinneren aan het gevaar van loshangende kledij, de stand van de voeten op zekere afstand van de plinten en het feit dat kinderen goed vastgehouden moeten worden.

Alle apparaten zijn uitgerust met noodstopinrichtingen, minstens twee per apparaat, overeenkomstig de Europese norm ter zake, dat wil zeggen: duidelijk zichtbaar en gemakkelijk bereikbaar bij of nabij de plaatsen waar wordt op-

**M. Johan Demol** (*en néerlandais*).- *Fin août, à la station de métro Porte de Namur, un jeune enfant s'est blessé dans un accident d'escalator. Il a fallu un certain temps avant que l'on ne parvienne à activer l'arrêt d'urgence de l'escalator. Manifestement, cette procédure est trop peu connue du public.*

*Il serait donc utile d'indiquer plus clairement l'endroit exact de la poignée d'arrêt d'urgence et de mieux informer le public de cette procédure.*

*Qu'entreprendra le ministre pour améliorer la sécurité des escalators dans les stations de la STIB ? Existe-t-il des chiffres sur des incidents similaires pour l'ensemble du réseau de la STIB ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre** (*en néerlandais*).- *Le regrettable accident où un enfant de trois ans a été blessé a eu lieu à la station de métro Porte de Namur sur l'escalier roulant descendant depuis le piétonnier.*

*Il ressort de l'enquête technique réalisée après l'accident que l'appareil n'était pas défectueux. La distance entre les marches et la distance entre les plinthes et les marches satisfaisait aux normes européennes de sécurité pour la construction et l'installation des escaliers et tapis roulants. Selon ces normes, des pictogrammes de sécurité disposés sur chaque appareil rappellent notamment le danger d'habits flottants, la position des pieds et le fait que les enfants doivent être bien tenus.*

*Conformément aux normes européennes, tous les appareils sont munis d'au moins deux dispositifs d'arrêt d'urgence, visibles et accessibles à proximité des accès à l'escalier roulant.*

*Les appareils de la première génération, dont celui de la porte de Namur, sont équipés de poignées de secours particulièrement visibles sur la rampe ou sur le mur latéral. Les autres appareils disposent de boutons d'arrêt de secours en haut de la rampe.*

of afgestapt.

De apparaten van de eerste generatie bij de MIVB, die momenteel ongeveer 55% van het park uitmaken en waartoe ook dat van de Naamsepoort behoort, zijn uitgerust met bijzonder goed zichtbare noodhandgrepen op de helling van de roltrap of op de zijdelingse muur. De overige apparaten beschikken over noodstopknoppen op de balustradekoppen. U zegt dat we de bevolking beter moeten informeren over de aanwezigheid van de noodstoppen. Ik meen echter dat de bevolking, of toch een zeker deel van de bevolking, dat maar al te goed weet. Spijtig genoeg wordt er immers regelmatig vandalisme gepleegd, waardoor de roltrappen plots stoppen. Dat heeft soms tot gevolg dat mensen uit evenwicht geraken en vallen. Dat gebeurt meer dan we denken.

Om de reizigers te sensibiliseren inzake het oneigenlijk gebruik van deze noodinrichtingen, staat op elk apparaat een plaat van 20 cm op 20 cm waarop in twee talen gewaarschuwd wordt tegen het misbruik van de noodstopinrichting. Per dag worden minstens 150 ongelegen stilstanden opgetekend waarbij een menselijke tussenkomst vereist is om de roltrappen terug aan te zetten.

Sinds het begin van 2004 heeft de MIVB twee vergelijkbare ongevallen opgetekend, maar gelukkig met minder ernstige gevolgen. In beide gevallen werd het ongeval veroorzaakt door een kinderschoen van het type basket die gekneld zat tussen een trede en de laterale plint. De ongevallen vonden plaats in het station Schuman in april 2004 en in het Zuidstation in juni 2005.

De slachtoffers van de ongevallen, onder meer als gevolg van daden van vandalisme op de noodstopinrichtingen en het hierdoor verliezen van het evenwicht, zijn in de meeste gevallen oudere personen.

We gaan door met het plaatsen van liften voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). Natuurlijk kunnen mensen met kinderen of kinderen alleen deze liften ook gebruiken, al veronderstel ik dat een kind van drie niet meteen alleen de metro neemt. Op die manier krijgt deze categorie personen een alternatief ter beschikking dat veiliger is dan het gebruik van de roltrappen.

Alle oudere roltrappen zullen in de toekomst ook

*Je pense qu'une bonne partie de la population le sait. Il est malheureusement courant que des vandales stoppent les escaliers roulants, ce qui provoque pertes d'équilibre et chutes. Par jour, au moins 150 arrêts intempestifs sont consignés.*

*Depuis le début de 2004, la STIB a consigné deux accidents similaires à celui que vous mentionnez, causés par une basket d'enfant coincée entre une marche et la plinthe latérale.*

*Les victimes des accidents, notamment suite aux actes de vandalisme sur les dispositifs de sécurité, sont dans la plupart des cas des personnes âgées.*

*Nous poursuivons le placement d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. Les personnes accompagnées d'enfants pourront également les emprunter, ce qui constituera une alternative à l'escalier roulant.*

*Les escaliers roulants les plus anciens seront modernisés et équipés entre autres de systèmes de détection de personnes et de systèmes de mise en route progressifs. S'il est possible d'améliorer encore la sécurité, nous le ferons.*

gemoderniseerd worden en onder meer worden uitgerust met systemen voor personendetetectie en systemen om de roltrap progressief aan te zetten. Als er nog mogelijkheden zijn om de veiligheid te verbeteren, zullen we die zeker toepassen.

**De voorzitter.**- De heer Demol heeft het woord.

**De heer Johan Demol.**- De minister heeft vrij uitvoerig geantwoord. Ik wil er echter op wijzen dat niet iedereen uit Brussel afkomstig is of het gewend is om de metro te nemen. Het is begrijpelijk dat mensen niet goed weten wat ze moeten doen in een paniek situatie, of niet goed weten waar de noodknop zich bevindt. Misschien zou dat beter moeten worden aangegeven.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik kan u verzekeren dat die noodknoppen erg goed zichtbaar zijn.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende « de mobiliteit in Neder-Over-Heembeek ».

**De voorzitter.**- Het woord is aan mevrouw Ampe.

**Mevrouw Els Ampe.**- Het antwoord van de minister op mijnen vraag benieuwt me. Ik had ze eerder als dringende vraag ingediend, maar het bureau vond ze niet dringend genoeg.

Onlangs verscheen in de pers dat het buurtcomité van Neder-Over-Heembeek bezorgd is over de plannen - of vermoedelijke plannen - van de MIVB om buslijn 47 tussen Neder-Over-Heembeek en het

**M. le président.**- La parole est à M. Demol.

**M. Johan Demol (en néerlandais).**- *Tout le monde n'est pas originaire de Bruxelles ou n'a pas l'habitude de prendre le métro. Il serait peut-être préférable d'indiquer mieux où se trouve le bouton d'arrêt.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je peux vous assurer que ces boutons sont bien visibles.*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME ELS AMPE

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

concernant « la mobilité à Neder-over-Heembeek ».

**M. le président.**- La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- *J'avais déjà introduit cette question comme question d'actualité, mais le Bureau ne l'a pas considérée comme suffisamment urgente.*

*Le comité de quartier de Neder-Over-Heembeek s'inquiète des plans de la STIB pour réduire la ligne de bus 47 entre Neder-Over-Heembeek et le centre-ville en scindant la ligne. Les voyageurs*

stadscentrum in te korten. Dit zou gebeuren door de lijn in twee te splitsen, zodat de reizigers op de metro of de tram moeten overstappen.

De minister besteedt heel wat middelen en mensen om voor een beter, sneller en meer comfortabel openbaar vervoer te zorgen. Voor de reiziger betekent een sneller openbaar vervoer dat er minder moet worden overgestapt. Dat is tegelijk ook comfortabler. Dit is dus niet het geval voor buslijn 47. Er is geen rechtstreekse verbinding meer tussen Neder-Over-Heembeek en het centrum van Brussel. Dit is een probleem voor ouderen mensen die moeilijker te been zijn en voor jongeren die snel op hun werk willen geraken. Niet bepaald een verbetering, dus.

Heb ik het verkeerd voor en blijft de buslijn 47 bestaan of is er een andere directe verbinding met het stadscentrum? Kan de minister me dat bevestigen?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Mevrouw Ampe, de bediening van Neder-over-Heembeek kadert in het tram- en busplan voor 2007 en 2008, dat op 14 juni 2004 door de regering is goedgekeurd na een unaniem gunstig advies van deze commissie, waarin alle partijen vertegenwoordigd waren, en dus ook de uwe.

Er komt een nieuwe tramlijn 51, die het noorden van Brussel met Ukkel zal verbinden via de noord-zuidverbinding. Deze tramlijn zal over het hele traject over een eigen bedding beschikken en bediend worden door nieuwe toestellen van het type T3000. Deze tram zal met een hoge frequentie rijden en het tijdschema respecteren.

Buslijn 47 zal inderdaad niet meer verder rijden dan de Vuurkruisenlaan in Neder-over-Heembeek. In tegenstelling tot wat u en sommige inwoners van Neder-over-Heembeek lijken te vrezen, wil dat niet zeggen dat de dienstverlening erop achteruit gaat. Het tegendeel is waar.

De rechtstreekse verbinding verdwijnt, maar de nieuwe tramlijn zal een capaciteit van 1.850 plaatsen hebben tijdens de spitsuren en 1.100 tijdens de daluren, met een sterke doorkomstfrequentie die wordt afgestemd op die van buslijn 47. De gebruikers van bus 47 zullen

*devraient prendre le métro ou le tram, et il n'existerait plus de liaison directe avec le centre de Bruxelles.*

*Les correspondances sont synonymes d'une perte de rapidité et de confort pour le voyageur.*

*Le bus 47 sera-t-il maintenu ou existerait-il une autre liaison directe avec le centre-ville ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Ce projet fait partie du plan tram-bus 2007/2008, approuvé par le gouvernement le 14 juin 2004, après un avis favorable unanime de cette commission, dans laquelle tous les partis étaient représentés.

*La nouvelle ligne de tram 51 reliera le nord de Bruxelles à Uccle via la liaison nord-sud. Cette ligne disposera d'un site propre et sera desservie par les nouveaux trams de type T3000, dont la fréquence et la ponctualité seront élevées.*

*La ligne de bus 47 s'arrêtera effectivement à l'avenue des Croix du Feu à Neder-over-Heembeek, ce qui ne signifie pas pour autant un retour au passé, comme le craignent certains habitants de Neder-over-Heembeek.*

*Bien au contraire, la liaison directe disparaît au profit d'une nouvelle ligne de tram, pourvue d'une capacité de 1.850 places durant les heures de pointe et de 1.100 places au cours des heures creuses, assortie d'une fréquence de passage importante, coordonnée avec celle de la ligne de bus 47.*

*Les usagers du bus 47 attendront au maximum deux ou trois minutes pour obtenir leur*

hooguit twee of drie minuten moeten wachten op een aansluiting met de tram. We kunnen dit garanderen omdat de tram een eigen bedding heeft en de bus in Neder-over-Heembeek niet in de file zal staan. De rit van Neder-over-Heembeek naar het centrum van Brussel zal gemiddeld tien minuten korter duren dan nu. Het klopt dus niet dat er geen snelle verbinding meer zal zijn omdat de reizigers nu moeten overstappen. De tijdswinst is enorm en het comfort verbetert: de reizigers stappen over van een bus op een splinternieuwe tram. Bovendien wordt de halte in Heembeek waar de reizigers moeten overstappen, volledig heraangelegd. Ze zullen op het perron kunnen blijven staan en rechtstreeks op de tram kunnen overstappen.

Ik heb aan de MIVB opdracht gegeven het perron met doorzichtig glas en de nodige verlichting uit te rusten om het veiligheidsgevoel te verhogen en de wachtenden tegen wind en regen te beschermen. Ik ben ervan overtuigd dat de wijziging een hele verbetering is, met uitzondering voor enkele mensen aan de Antwerpsesteenweg, die iets verder te voet zullen moeten gaan.

In uw vraag hebt u het ook over de ondernemingen. Deze wijziging zal ook zeer voordelig zijn voor de ondernemingen van Heembeek, omdat hun personeel over een vlugger en directere verbinding met het Noordstation zal beschikken, wat het vandaag niet het geval is. Bovendien zorgt een op de twee bussen van lijn 47 voor een rechtstreekse verbinding met het station Vilvoorde.

Ik wens ook uw aandacht te vestigen op het feit dat een goede verbinding met het openbaar vervoer voor de bedrijven niet noodzakelijk "een rechtstreekse verbinding" betekent, maar vooral "een snelle verbinding". Dat betekent dat de ondernemingen langs de Marcel Thirylaan bijvoorbeeld over een goede verbinding met metro Roodebeek zullen beschikken dankzij de buslijnen 45 en 42, en dat ze in de toekomst ook over lijn 79 zullen beschikken die een verbinding met metro Schuman zal creëren. De bedrijven langs de Industrielaan in Anderlecht zullen voordeel halen uit de omleiding van buslijn 50 tot het Zuidstation, de ondernemingen langs de Vorstlaan zullen een verbinding met de metro krijgen dankzij een aansluiting met de verlengde tramlijn 94, enzovoort.

*correspondance tram. Nous pouvons garantir ceci vu que le tram roulera en site propre et que la ligne de bus de Neder-over-Heembeek ne subit pas d'embouteillages. Le trajet Neder-over-Heembeek vers le centre de Bruxelles sera écourté en moyenne de dix minutes.*

*Le gain de temps sera énorme et le confort amélioré : les passagers passeront d'un autobus à un tram flambant neuf, en empruntant un même quai. En outre, cette halte de transit sera intégralement réaménagée.*

*J'ai chargé la STIB d'aménager le quai avec du verre transparent et l'éclairage nécessaire pour augmenter le sentiment de sécurité et protéger les usagers du vent et de la pluie. Le changement sera synonyme d'amélioration, sauf pour quelques personnes de la chaussée d'Anvers, qui devront marcher un peu plus.*

*Cette modification sera également avantageuse pour les entreprises de Heembeek, puisque leur personnel bénéficiera d'une liaison plus directe et plus rapide avec la gare du Nord. L'un des deux bus de la ligne 47 assure du reste une liaison directe avec la gare de Vilvorde.*

*Une bonne liaison avec les transports en commun ne signifie pas forcément une liaison directe, mais une liaison rapide, notamment par une bonne connexion avec une station de métro.*

*Je prévois une nouvelle discussion avec les entreprises de Heembeek, pour calmer leurs inquiétudes sur le sujet.*

*Le plan bus et tram n'est pas irréversible. S'il s'avérait que ce changement ne fonctionne pas dans la pratique, nous l'adapterions. Si les usagers peuvent attendre leur transport à une halte de transit protégée et éclairée, cela ne devrait pas poser de problèmes.*

Ik weet dat er heel wat ongerustheid is bij de bedrijven in Heembeek. Ik heb hen al gesproken en zal hen de situatie binnenkort nog eens goed uitleggen. Er hebben al diverse discussies plaatsgevonden, maar zoals een engels spreekwoord zegt: "men kan pas weten of iets lekker is, als men het geproefd heeft".

Ik begrijp dat sommige mensen het niet leuk vinden om te moeten overstappen, zeker omdat de halte nog niet af is en ze voorlopig een gevaarlijk kruispunt moeten oversteken. Daar wordt echter aan gewerkt. Het bus- en tramplan is bovendien niet onomkeerbaar. Mocht achteraaf blijken dat de wijziging problemen geeft, kunnen we een en ander bijsturen. Extra bussen laten rijden kost echter duizenden euro's per dag. Laten we dus eerst de nieuwe regeling uitproberen. Ik neem nota van alle opmerkingen, maar ik blijf ervan overtuigd dat als de mensen maar twee minuten moeten wachten en ze dit in een beveiligde en verlichte overstaphalte kunnen doen, er geen echte problemen zullen zijn.

**De voorzitter.**- Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe.**- Ik dank u voor uw duidelijk antwoord, maar het stemt mij niet helemaal tevreden. Het buurtcomité en de bewoners van Neder-over-Heembeek vinden het niet alleen onveilig om over te stappen, sommigen van hen zijn ook niet goed te been. Voor deze personen is een overstap een extra ongemak. Het maakt daarbij weinig uit of ze met een bus of een splinternieuwe tram worden vervoerd. De essentie is dat de bewoners nu rechtstreeks van Neder-over-Heembeek naar het centrum van Brussel kunnen gaan, terwijl dat binnenkort niet meer kan.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Wat is nu het belangrijkste, de snelheid van de verbinding of het feit dat ze rechtstreeks is? Is het niet voordelig als de reizigers tien minuten tijd winnen?

**Mevrouw Els Ampe.**- Dat kunt u wel beweren, maar dat valt nog af te wachten.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik heb die gegevens niet verzonden.

**Mevrouw Els Ampe.**- De busbanen zouden ook voor snellere verbindingen zorgen, maar daar heb ik nog niets van gemerkt.

**M. le président.**- La parole est à Mme Ampe.

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- *Votre réponse ne me satisfait pas entièrement. L'essentiel est que les habitants puissent circuler directement de Neder-over-Heembeek au centre-ville, ce qui ne sera bientôt plus possible.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Quel est le plus important : une liaison rapide ou une liaison directe ? N'est-il pas plus avantageux de gagner dix minutes ?*

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- *Ce gain de temps reste à confirmer.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je n'ai pas inventé ces données.*

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- *Les bandes bus devaient aussi assurer des liaisons plus rapides, mais je n'ai rien remarqué de tel.*

**De heer Pascal Smet, minister.**- U zou uw dossiers beter moeten lezen. Ik ben bereid om met u een bezoek te brengen aan de Bergensesteenweg, waar de bus nu vijf minuten tijd wint op een busbaan van 200 meter lang. Uw stelling dat bussen met een eigen busbaan geen tijd winnen, snijdt dus geen hout.

**Mevrouw Els Ampe.**- Ik had begrepen dat u nog zou proberen om de mensen van het buurtcomité te overtuigen.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik denk niet dat ik die mensen echt hoeft te overtuigen.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende « de aanpassing van de bussen van de MIVB voor rolstoelgebruikers ».

**De voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- In tegenstelling tot de bussen van De Lijn, zouden die van de MIVB nog niet zijn aangepast aan rolstoelgebruikers. Dit betekent onder meer dat nog niet alle bussen van de MIVB uitgerust zijn met gordels om rolstoelgebruikers vast te gespen. Zulke gordels zijn nochtans noodzakelijk voor rolstoelgebruikers die alleen reizen.

Op dit ogenblik loopt er een proefproject op lijn 71, dat volgend jaar wordt uitgebreid naar alle bussen. De Vereniging voor Personen met een Handicap testte de buslijn enige tijd geleden. Toen bleek dat het voor rolstoelgebruikers bijzonder moeilijk is om tijdens de spitsuren de bus te nemen. Dat is natuurlijk begrijpelijk; zelfs voor personen die niet gehandicapt zijn is dat niet vanzelfsprekend.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Je peux vous prouver le contraire en prenant l'exemple de la chaussée de Mons. Votre argument n'est pas valable.

**Mme Els Ampe (en néerlandais).**- J'avais compris que vous essayeriez de convaincre encore les membres du comité de quartier.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- Je ne pense pas vraiment devoir les convaincre.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant « l'adaptation des bus de la STIB aux usagers en fauteuil roulant ».

**M. le président.**- La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- Les bus de la STIB ne seraient pas encore adaptés aux usagers en fauteuil roulant. En effet, ils ne seraient pas tous équipés de ceintures pour attacher ces usagers.

*Actuellement, la ligne 71 fait l'objet d'un projet pilote, qui sera étendu à tous les bus l'année prochaine. Il y a quelque temps, l'Association des personnes handicapées a testé cette ligne et a constaté que les usagers en fauteuil roulant pouvaient difficilement utiliser le bus pendant les heures de pointe.*

*Il importe avant tout que les chauffeurs et les passagers témoignent de la bonne volonté nécessaire pour venir en aide aux usagers handicapés. A l'égard des passagers, ne pourrait-*

Het belangrijkste is dat de chauffeurs en de passagiers de nodige bereidwilligheid en geduld aan de dag leggen om gehandicapte passagiers te helpen. Van de chauffeurs kunnen we zulks uiteraard verwachten, maar ik vraag me af of de campagne van de MIVB met de titel 'Ons vervoer is geëvolueerd, u toch ook?' kan uitgebreid worden, zodat de mensen ertoe worden aangezet om passagiers met een beperkte mobiliteit en rolstoelgebruikers te helpen.

Wanneer worden de oude bussen aangepast? Bent u bereid om de MIVB-campagne uit te breiden?

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Vanzelfsprekend is het respect voor alle reizigers voor mij en voor de MIVB van centraal belang. De buslijn 71 werd geselecteerd als eerste integraal project om de nodige ervaring op te doen met rolstoelgebruikers die gebruik willen maken van een reguliere busverbinding. Sedert maart 2005 zijn de gelede bussen optimaal toegankelijk voor deze cliënten. Dankzij het uitklapbare plateau en een veiligheidssysteem met een camera, knipperlichten en een geluidssignaal, kunnen personen met een beperkte mobiliteit op eigen kracht de bus nemen. Het huidige pilootproject moet nog worden geëvalueerd. Ik wacht op de resultaten hiervan om er algemene conclusies uit te trekken en dit systeem eventueel naar andere lijnen uit te breiden.

De MIVB is niet van plan om bestaande voertuigen om te bouwen. Ze zijn te oud en de ombouw zou op technische moeilijkheden stuiten en te duur zijn. Bij de aanschaf van nieuwe voertuigen wordt de bijkomende veiligheidsuitrusting uiteraard opgenomen in de technische specificaties. De 172 bussen die de MIVB de komende maanden aankoopt, zullen dan ook toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, net als de nieuwe trams.

De campagne "Ons vervoer is geëvolueerd - U ook?" werd opgestart in mei 2003. De vijf onderwerpen waarrond ze draait, zijn:

- een zwangere vrouw die rechtstaat in het openbaar vervoer (hierbij staat ze uiteraard symbool voor alle personen met een beperkte mobiliteit);

*on pas étendre la campagne de la STIB "Nos transports ont bien évolué. Et vous ?" pour les inciter à aider les passagers à mobilité réduite (PMR) ?*

*Quand les anciens bus seront-ils adaptés ? Etes-vous disposé à élargir le cadre de la campagne ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Il va de soi que le respect de tous les voyageurs est pour la STIB et moi-même d'une extrême importance. La ligne de bus 71 a été choisie pour faire l'objet d'une expérience pilote, lancée en mars 2005. Les personnes circulant en fauteuil roulant peuvent accéder sans aide au bus, grâce à un système de plateau amovible, de caméra, de petites lampes témoins et de signal sonore. J'attends l'évaluation de ce projet pour éventuellement l'élargir à d'autres lignes.*

*La STIB ne prévoit pas de procéder à des adaptations sur les bus existants, qui seraient trop coûteuses et techniquement compliquées. Par contre, les 172 nouveaux bus qu'elle acquerra dans les prochains mois, tout comme les nouveaux trams, seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.*

*La campagne de sensibilisation lancée en mai 2003 « Nos transports ont bien évolué. Et vous ? » ne comportait pas de message spécifique sur le thème de la courtoisie à l'égard des personnes en fauteuil roulant. Cela pourra être envisagé dès la mise en circulation des nouveaux bus et trams, et lorsque nous disposerons des résultats de l'étude sur tous les modes de transport accessibles aux PMR.*

- graffiti op zittingen van een bus;
- stations die dienst doen als vuilbak;
- verbale agressie;
- losse handjes.

Momenteel is er geen bijkomende specifieke sensibilisering- of hoffelijkheidscampagne rond dit thema gepland. Het zou echter inderdaad niet slecht zijn om een campagne rond hoffelijkheid tegenover rolstoelgebruikers te voeren op het moment dat we de nieuwe bussen en trams inzetten. Ik heb mijn kabinetschef opgedragen dit bij de MIVB ter sprake te brengen. Maar dat zal dus pas het geval zijn op het moment dat de bussen er zijn en op het moment dat we over de resultaten van de studie beschikken. Zoals ik al zei, heb ik een studie besteld, die zo goed als afgerond is, om alle vervoersmodi voor personen met een beperkte mobiliteit (bestaande bussen, de bijzondere dienstverlening van de MIVB of taxi's die uitgerust zijn voor PBM's) te bestuderen. Op basis daarvan gaan we een nieuw aanbod opstarten. We kunnen dan perfect die campagne samen met de MIVB voeren. Ik aanvaard dus uw suggestie, al zal de uitvoering ervan nog even op zich laten wachten.

*- Het incident is gesloten.*

*- L'incident est clos.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE MOLENBERG

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

EN AAN MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID,

betreffende « de bewegwijzering in de tunnels in geval van een stroompanne ».

#### QUESTION ORALE DE MME ISABELLE MOLENBERG

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

ET À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU,

concernant « la signalisation des tunnels en cas de panne d'électricité ».

**De voorzitter.**- De heer Pascal Smet, minister, zal de vraag beantwoorden. Mevrouw Molenberg heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).**- *De heer Gosuin had het reeds uitvoerig over de overstromingen van deze zomer. Ze zijn ook gevvaarlijk voor de weggebruikers, want ze hebben verschillende elektriciteitsonderbrekingen veroorzaakt, waardoor de bewegwijzering vaak niet meer werkte. Als gevolg daarvan zijn er ongevallen gebeurd, met name in de tunnel op de Woluwelaan, waar de automobilisten niet konden worden gewaarschuwd dat de tunnel onbruikbaar was.*

*Om dergelijke voorvallen te vermijden, moet er bewegwijzering komen die ook blijft werken in geval van een stroomonderbreking. Voor de bewegwijzering kan er ook gebruik worden gemaakt van lichtgevende diodes (LED's), die een vijfmaal langere levensduur hebben dan gloeilampen en kunnen blijven werken tijdens een stroomonderbreking als ze op een accu zijn aangesloten. Een dergelijk systeem verhoogt de veiligheid en bespaart energie.*

*Worden er maatregelen genomen om de veiligheid in geval van elektriciteitsonderbrekingen te verhogen? Hebt u conclusies getrokken uit de recente gebeurtenissen?*

**M. le président.**- M. Pascal Smet, ministre, répondra à la question. La parole est à Mme Molenberg.

**Mme Isabelle Molenberg.**- Les orages qui se sont abattus début septembre à Bruxelles et les inondations qui en ont résulté, en particulier dans la vallée de la Woluwe, ont soulevé des questions concernant l'indemnisation des victimes, questions abordées par mon collègue M. Didier Gosuin.

Ces faits posent également des questions au niveau de la sécurité, tant pour les automobilistes que pour les différents usagers de la route. Les inondations ont provoqué des pannes d'électricité à différents endroits dans la Région bruxelloise, rendant inopérants le fonctionnement des équipements d'information, les panneaux lumineux de signalisation à l'entrée des tunnels, aux carrefours, etc. Cette absence de signalisation lumineuse a été à l'origine de plusieurs sinistres, notamment dans le tunnel du boulevard de la Woluwe où, faute de signalisation, les automobilistes n'ont pas été avertis de l'impraticabilité du tunnel.

Il s'avère donc indispensable de repenser le système de signalisation dans sa globalité, permettant d'éviter ce type d'incidents qui auraient pu avoir des conséquences sur la vie des usagers. Il faut envisager d'installer une signalisation qui puisse fonctionner même en cas de panne d'électricité.

Avec l'évolution des technologies, il existe des produits qui pourraient répondre à cette problématique en proposant non seulement une sécurité accrue mais aussi un plus grand respect de l'environnement. Il s'agit des lampes à semi-conducteurs, c'est-à-dire les diodes électroluminescentes qui, outre le fait qu'elles ont une durée de vie cinq fois supérieure à celle des feux à incandescence, offrent également l'avantage que, si un accumulateur est intégré au système de contrôle, les feux peuvent fonctionner même en cas de panne de courant. L'utilisation de ce système représente une alternative intéressante contribuant à l'amélioration de la sécurité et favorisant des économies d'énergie substantielles.

Une réflexion est-elle actuellement menée afin de renforcer la sécurité en cas de panne d'électricité ? Avez-vous tiré des conclusions des événements qui se sont produits ? Avez-vous envisagé des mesures

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Sinds ruim een jaar werkt binnen het BUV een werkgroep aan de veiligheid van de tunnels. Een van de punten is de werking van de uitrusting in geval van een stroomonderbreking. Een beperkte werkgroep in mijn kabinet bestudeert ook de problematiek van overstromingen in de tunnels.*

*Na de overstroming van de Sibelga-cabine in het Woluwe Shopping Center, heeft Sibelga om 22u20 uit voorzorg de hoogspanningslijnen van de Woluwetunnel uitgeschakeld. Deze tunnel is slechts 140 m lang en heeft geen eigen stroomaggregaat. Zo'n toestel is namelijk erg duur qua installatie en gebruik, waardoor het enkel voor lange tunnels wordt aangekocht. Sommige installaties draaiden echter verder op het laagspanningsnet.*

*Wanneer de tunnel onderloopt, moeten alle hoge en laagspanningslijnen (ook de reservelijnen) uitgeschakeld worden om elektrocutie te vermijden. Dat is gebeurd om 00u40. Alles heeft dus correct gewerkt.*

*De directie Wegen maakt regelmatig de gotten van de tunnels en de straatkolken aan de ingangen schoon om hun capaciteit optimaal te houden. In geval van grote onweersbuien volstaat dit echter niet altijd om het water weg te krijgen.*

*De Woluwe-tunnel is de diepste van het gewest en ligt onder het grondwater niveau. Bovendien is hij gebouwd in zandgrond. Het enige alternatief, een waterdicht doorstromingsbekken langs de tunnel, zou even duur zijn als een tweede tunnel.*

*De verkeerslichten en de borden met wisselende boodschap (BWB) zijn al uitgerust met LED's. We hebben besloten de borden niet uit te rusten met noodbatterijen voor het geval de hoofdleiding uitvalt. Als de BWB's losgekoppeld worden van het technisch lokaal, blijven ze de laatste boodschap tonen en die klopt dan misschien niet meer. Dan kunnen de BWB's beter uitgeschakeld worden. Hetzelfde geldt voor de verkeerslichten.*

*De enige oplossing zou zijn om de verkeerslichten*

pour répondre à cette problématique et, le cas échéant, de quels types de mesures s'agit-il ?

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Depuis plus d'un an, un groupe de travail est occupé au sein de l'AED à améliorer la sécurité des tunnels en général. Le cas du fonctionnement correct des équipements en cas de coupure de l'alimentation en énergie électrique fait partie des points étudiés. Un groupe de travail restreint a également été constitué par mon cabinet pour étudier en détail la problématique des inondations des tunnels.

Sibelga a procédé à la coupure préventive de l'alimentation en énergie électrique haute tension du tunnel Woluwe à 22h20, suite à l'inondation complète de la cabine Sibelga du Woluwe Shopping Center. Le tunnel Woluwe est un tunnel de très faible longueur - 140 m - en comparaison des 2,5 km du tunnel Léopold II par exemple. Ce tunnel n'est pas équipé d'un groupe d'alimentation en énergie électrique sans coupure. Un tel équipement est en effet très coûteux à l'achat et à l'utilisation et ne se justifie que pour les grands tunnels. Certains équipements ont néanmoins continué à fonctionner à partir de l'alimentation basse tension.

Une fois que le tunnel est fortement inondé, il est impératif de couper les alimentations en énergie électrique haute tension et basse tension (y compris celles de secours) afin d'éviter notamment des accidents corporels (électrocutions dans l'eau). C'est ce qui a été fait à 24h40. On peut donc conclure que les équipements ont fonctionné correctement.

La direction des Voiries procède régulièrement au curage des égouts des tunnels afin d'optimiser leur capacité. Le curage régulier des avaloirs des trémies est inclus dans ces entretiens afin de prévenir leur obstruction par les feuilles mortes des boulevards. Toutefois, ces mesures élémentaires ne garantissent pas l'évacuation de débits de pointe lors de pluies d'orage qui saturent déjà le réseau communal.

En ce qui concerne plus particulièrement le tunnel de la Woluwe - qui est le tunnel régional le plus profond puisqu'il passe sous le métro et le

*te verbinden met een systeem dat de tunnel automatisch afsluit. Dat maakt het echter onmogelijk om achterwaarts de tunnel uit te rijden. Ook de hulpdiensten kunnen dan de tunnel niet in. Het BUV buigt zich samen met politie en brandweer over dit probleem.*

*De gewestelijke administratie heeft bovendien geen politiebevoegdheid op de gewestwegen. Enkel de politie kan de tunnels afsluiten, wat ze ook gedaan heeft.*

collecteur : la problématique est complexe. Outre que ce tunnel se situe sous le niveau de la nappe phréatique et subit par conséquent des soubresauts importants, il a été construit dans un terrain sablonneux, particulièrement mauvais. La seule alternative de pur génie civil, consistant à doubler ce tunnel par un bassin d'orage étanche à la percolation, serait une solution lourde et au moins aussi onéreuse que la construction d'un tunnel jumeau.

Les feux tricolores et les panneaux à messages variables (PMV) sont déjà équipés de LEDS. La possibilité d'équiper les PMV aux entrées des tunnels de batteries permettant à ces panneaux de continuer à fonctionner lorsque l'alimentation en énergie électrique est interrompue n'a pas été retenue. En effet, si les PMV sont déconnectés du local technique, ils continueraient à afficher le dernier message qui serait peut-être contradictoire avec celui qui devrait être affiché à ce moment-là. Il vaut donc mieux éteindre le PMV que d'afficher un message erroné. Il en est de même pour les feux tricolores qui, déconnectés du local technique de commande alors qu'il sont en position "vert", continueraient à rester verts, ce qui serait beaucoup plus dangereux que s'ils s'étaient éteints.

La seule solution consisterait à coupler ces feux avec une barrière de fermeture automatique du tunnel. Cette solution présente cependant quelques inconvénients : impossibilité de ressortir en marche arrière du tunnel, impossibilité d'entrer pour les véhicules de secours, risque d'accident avec des conducteurs indisciplinés ou distraits. Un groupe de travail comprenant l'AED, les zones de police et les pompiers, va prochainement se pencher sur cette problématique.

Enfin, l'administration n'a pas pouvoir de police sur les voiries régionales. Seule la police peut procéder aux fermetures des tunnels. C'est d'ailleurs elle qui a fermé le tunnel à 22h27 (direction chaussée de Tervuren) et à 22h31 (direction Ring), en commandant localement les mises au rouge des feux.

**De voorzitter.-** Mevrouw Molenberg heeft het woord.

**Mevrouw Isabelle Molenberg (in het Frans).- Ik heb begrepen dat er een werkgroep is opgericht.**

**M. le président.-** La parole est à Mme Molenberg.

**Mme Isabelle Molenberg.-** J'entends la mise sur pied d'un groupe de travail. Des conclusions sont-

*Wanneer zal die zijn eerste conclusies meedelen?*

*Het duurt altijd een tijdje voordat de politie ter plaatse is. In dit geval had er een ware ramp kunnen plaatsvinden, omdat de wagens de tunnel bleven inrijden en de bestuurders niet wisten wat er gebeurd was.*

*Een slagboomssysteem lijkt mij echter geen goede oplossing.*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Zodra de conclusies beschikbaar zijn, ben ik bereid ze te bespreken.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JACQUES SIMONET

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,  
STAATSSECRETARIS VAN HET  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,  
BELAST MET AMBTENARENZAKEN,  
GELIJKEKANSENBELEID EN DE HAVEN  
VAN BRUSSEL,

betreffende « de beslissing van de regering om het kapitaal van de Haven van Brussel met 1 miljoen euro te verhogen ».

**De voorzitter.**- Op aanvraag van de indiener wordt de vraag naar de volgende vergadering verschoven.

elles attendues et, si oui, dans quel délai par rapport aux réflexions menées au sein de ce groupe ?

Un système de barrière n'est effectivement pas une bonne idée. La police est arrivée sur les lieux mais il y a toujours un délai entre les faits et l'arrivée de la police. Dans le cas présent, on aurait pu vivre une catastrophe puisque les voitures continuaient à entrer dans le tunnel sans que leurs conducteurs ne sachent ce qui s'y passait.

Je serais intéressée de connaître les conclusions du groupe de travail pour voir comment répondre à ce type d'incidents, qui sont heureusement assez rares.

**M. le président.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Des conclusions sont attendues dans les meilleurs délais. Dès qu'elles seront rendues, je suis prêt à en discuter.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JACQUES SIMONET

À MME BRIGITTE GROUWELS,  
SECRÉTAIRE D'ETAT À LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE  
LA FONCTION PUBLIQUE ET DU PORT  
DE BRUXELLES,

concernant « la décision du gouvernement visant à augmenter de 1 million d'euros le capital du Port de Bruxelles ».

**M. le président.**- A la demande de l'auteur, la question est reportée à la prochaine réunion.