



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 NOVEMBER 2006**

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

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

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 15 NOVEMBRE 2006**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD	SOMMAIRE
INTERPELLATIES 6	INTERPELLATIONS 6
- van mevrouw Adelheid Byttebier 6 tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verkeersveiligheid en de 'hoffelijkheidscampagne'".	- de Mme Adelheid Byttebier 6 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la sécurité routière et la 'campagne de courtoisie'".
Toegevoegde interpellatie van de heer Erland Pison, 6 betreffende "de campagne tegen agressie in het verkeer".	Interpellation jointe de M. Erland Pison, 6 concernant "la campagne contre l'agressivité dans le trafic".
Besprekking – Sprekers: mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Céline Delforge, de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet, minister, mevrouw Adelheid Byttebier, de heer Erland Pison. 10	Discussion – Orateurs : Mme Brigitte De Pauw, Mme Céline Delforge, M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet, ministre, Mme Adelheid Byttebier, M. Erland Pison. 10
MONDELINGE VRAGEN 21	QUESTIONS ORALES 21
- van de heer Alain Destexhe 22 aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verlengingen en de wijzigingen van de MIVB-lijnen".	- de M. Alain Destexhe 22 à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les prolongements et modifications de lignes de la STIB".

- van de heer André du Bus de Warnaffe	27	- de M. André du Bus de Warnaffe	27
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de verklaring voor het begin van de werken aan de collector in de Sint-Pieterssteenweg".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la déclaration préalable du chantier du collecteur, chaussée Saint-Pierre".	
- van mevrouw Viviane Teitelbaum	31	- de Mme Viviane Teitelbaum	31
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de problemen met ongevallen waarbij de MIVB betrokken is".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les problèmes d'accidents qui impliquent la STIB".	
- van mevrouw Els Ampe	33	- de Mme Els Ampe	33
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het fietsbeleid".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la politique vélo".	
- van mevrouw Els Ampe	36	- de Mme Els Ampe	36
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "het voorzien van wandel- en fietsroutes doorheen de gebieden van gewestelijk belang".		à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "les chemins prévus pour les promeneurs et les cyclistes dans les zones d'intérêt régional".	

- van mevrouw Céline Delforge

37

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

betreffende "de dienstregeling van de MIVB voor de zomer".

- de Mme Céline Delforge

37

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

concernant "les horaires d'été de la STIB".

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

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER

**TOT DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

**betreffende "de verkeersveiligheid en de
'hoffelijkheidscampagne'".**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ERLAND PISON,

**betreffende "de campagne tegen agressie in
het verkeer".**

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Mijnheer de minister, u voert campagnes rond thema's, zoals verkeersveiligheid en mobiliteit, wat voor de groenen belangrijke thema's zijn. Wij vinden het een goede zaak dat er een hoffelijkheidscampagne is, dat er flitspalen geplaatst worden, enzovoort.

Deze thema's zijn des te belangrijker omdat de evolutie van de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest zeer verontrustend is. Ik geef enkele cijfers van de voorgaande jaren. In het Brussels gewest waren er in 2005 volgens het NIS 5019 gewonden in het verkeer. Dat is een verdubbeling in vergelijking met 2002, toen er 2453 slachtoffers geteld werden. Voor de fietsers is er zelfs een

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME ADELHEID BYTTEBIER

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

**concernant "la sécurité routière et la
'campagne de courtoisie'".**

INTERPELLATION JOINTE DE M. ERLAND PISON,

**concernant "la campagne contre
l'agressivité dans le trafic".**

M. le président.- La parole est à Mme Byttebier.

**Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Vous
menez des campagnes sur des thèmes comme la
sécurité routière, la mobilité ou la courtoisie dans
la circulation, qui sont très importants pour mon
parti. Ils le sont d'autant plus que la sécurité
routière évolue de manière très préoccupante à
Bruxelles.**

*L'Institut national de statistique (INS) a dénombré
5.019 victimes de la route en Région bruxelloise en
2005, soit le double par rapport à 2002. Leur
nombre a triplé, voire quadruplé, parmi les
cyclistes. Il a doublé parmi les motocyclistes.*

Je me réfère à l'année 2002, car c'est sur celle-ci

verdrie- of verviervoudiging van het aantal slachtoffers, namelijk 354 slachtoffers in 2005 tegenover slechts 97 in 2002. Ook bij de motorrijders en bromfietsers is het aantal slachtoffers verdubbeld: 453 in 2005 tegen 206 in 2002.

Ik verwijst naar het referentiejaar 2002 omdat de aanpak van de zwarte punten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebaseerd is op de cijfers uit dat jaar. In maart 2006 zei u nog als antwoord op een vraag dat de cijfers van 2002 en 2003 gebruikt worden. Ik meen dat dit niet klopt en dat het alleen de cijfers van 2002 zijn. Kunt u dat straks al dan niet bevestigen?

Vandaag hebben we dus bijna twee keer zoveel ongevallen als in dat referentiejaar. Het klinkt cynisch, maar we moeten bijna hopen dat deze ongevallen zich op dezelfde plaatsen voordoen als in 2002.

We weten niet waar de ongevallen hebben plaatsgevonden noch onder welke omstandigheden. Het is dan ook onmogelijk om te beslissen waar er moet worden ingegrepen.

Ik wil een constructieve bijdrage leveren aan uw beleid. Verkeersveiligheid, en ik denk met name aan mensen die een handicap overhouden aan een ongeluk, is een te ernstig onderwerp om het op een lichtvoetige manier aan te pakken.

Ik heb me strikt gebaseerd op de statistieken over verkeersveiligheid. Er is ook een recent onderzoek door de Universiteit Gent uitgevoerd over de registratie van ongevallen. Daaruit blijkt dat slechts een beperkt aantal ongevallen wordt geregistreerd: slechts één op de vijf fietsongevallen komt in de statistieken terecht. Dat maakt me ongerust, want het wijst erop dat de officiële cijfers de reële situatie onderschatten.

Aan welke oplossingen denkt u? Overweegt u infrastructuurwerken om ongevallen te voorkomen? Waarop baseert u zich? Eerder zei u dat er op een zestigtal punten wordt ingegrepen. Waar bevinden die zich?

Ik veronderstel dat u de statistieken kent en weet dat de situatie nu anders is dan in 2002. Zult u ervoor zorgen dat u over recente cijfers over de

que la Région se base pour déterminer les endroits critiques où elle entend intervenir.

En mars 2006, vous nous avez déclaré que les statistiques de 2002 et de 2003 étaient utilisées, mais je pense que seuls les chiffres de 2002 le sont réellement. Pouvez-vous nous le confirmer ?

Le nombre d'accidents est donc actuellement deux fois plus élevé que lors de cette année de référence. Cela peut paraître cynique, mais nous en sommes presque réduits à espérer que ces accidents se déroulent aux mêmes endroits qu'en 2002 !

Faute de savoir où les accidents ont lieu et dans quelles circonstances, il est impossible de décider où agir.

Je veux apporter une contribution constructive à votre politique. Si je me suis basée strictement sur les statistiques de la sécurité routière, une étude récente de l'Université de Gand porte sur l'enregistrement des accidents, qui est limité. Seul un accident de vélo sur cinq est déclaré.

Quelles solutions envisagez-vous ? Projetez-vous des travaux d'infrastructure pour prévenir les accidents ? Sur quoi vous basez-vous ? Vous parlez d'une intervention à une soixantaine d'endroits. Où se trouvent-ils ?

Ferez-vous en sorte de disposer de chiffres récents sur les accidents ?

En ce qui concerne la campagne de courtoisie, je suis heureuse que vous l'appeliez de la sorte, plutôt qu'une campagne de sécurité routière. Contrairement à ce que vous avez dit hier à la radio, ce n'est pas la première fois qu'une telle campagne est menée. Il y a eu une campagne de Robert Delathouwer et de la gouverneure Véronique Paulus du Châtelet, en collaboration avec les Responsable Young Drivers.

Dans une campagne de courtoisie, il est normal que cyclistes et piétons se reconnaissent mutuellement une place. Dans le cadre d'une campagne de sécurité routière, j'aurais été plus critique.

Même s'il n'est pas très courtois de rouler sur le trottoir, il y a des situations où la sécurité du

ongevallen zult kunnen beschikken?

Het tweede deel van mijn interpellatie gaat over de hoffelijkheidscampagne. Ik ben erg blij dat u het zelf een hoffelijkheidscampagne noemt, en niet een verkeersveiligheidscampagne. In tegenstelling tot wat ik u gisteren op de radio hoorde zeggen, is het niet de eerste keer dat er zo'n campagne wordt gevoerd. Zo is er ooit nog een campagne geweest van Robert Delathouwer en gouverneur Paulus du Châtelet, in samenwerking met Responsible Young Drivers. Er stonden toen borden in de straten. Vorig jaar hingen er op een aantal kruispunten gipsen apen aan de verkeerslichten.

U heeft het dus terecht over een hoffelijkheidscampagne. Het is maar normaal dat fietsers en voetgangers elkaar hun plaats gunnen. Als u het over een verkeersveiligheidscampagne had gehad, dan zou ik kritischer zijn geweest. Ik weet bijvoorbeeld dat er vaak fietsers op het voetpad rijden als gevolg van het gebrek aan verkeersveiligheid.

Het is misschien niet hoffelijk om op een voetpad te rijden maar er zijn nu eenmaal situaties waar de veiligheid van de fietser in het gedrang komt. In de Gallaitstraat in Schaarbeek bijvoorbeeld, rijd ik net zoals vele andere fietsers op het voetpad. Zich als fietser op de kasseien tussen de tramsporen wagen, is daar immers veel te gevaarlijk. Wanneer fietsers en voetgangers hetzelfde voetpad delen, is dat misschien niet hoffelijk maar wel verkeersveilig. De hoofdoorzaak van dit probleem is het gebrek aan infrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

U zet voor deze hoffelijkheidscampagne 170.000 euro in. Ik denk dat u dit bedrag weloverwogen heeft bepaald. U bent wellicht nagegaan welke resultaten u met de hoffelijkheidscampagne van vorig jaar heeft behaald. Wat zijn uw bevindingen? Welke invloed heeft de campagne van vorig jaar op de huidige campagne?

Hoe zult u de huidige campagne evalueren? Plant u ook voor volgend jaar een doeltreffende hoffelijkheidscampagne?

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

cycliste l'impose. La cause principale de ce problème est le manque d'infrastructures en Région de Bruxelles-Capitale.

Vous consaciez 170.000 euros à cette campagne de courtoisie. Quelles conclusions tirez-vous de celle de l'an dernier ? Quelle est l'influence de cette dernière sur la campagne actuelle ?

Comment allez-vous évaluer la campagne en cours ? Une campagne de courtoisie efficace est-elle prévue pour l'an prochain ?

M. le président.- La parole est à M. Pison pour son interpellation jointe.

De heer Erland Pison.- Ik wil het in de eerste plaats hebben over de campagne als marketingstrategie. Ik ben het ermee eens dat marketingstrategieën vaak zeer goed werken via een humoristische noot. Het is duidelijk dat u dit hier wilde bewerkstelligen. Ik vraag me echter af of hiermee het begrip tussen de verschillende weggebruikers vergroot is.

Vooral de stereotiepe voorstelling van de "ruige" motorrijder stemt niet overeen met de realiteit. Ik rij zelf bijna dagelijks met de motor en ik zie die ruige motorrijder niet. Ik zie vooral mensen die gaan werken met de motor en die net als alle normale weggebruikers op hun werk een kostuum aantrekken. De motor is positief voor de stad want hij draagt ertoe bij om files en parkeerproblemen op te lossen. De motor is positief voor de motorrijder zelf, want die ondervindt minder hinder van de files. De motor is ook relatief positief voor het milieu, want hij verbruikt minder dan de auto's in de file.

MAG Belgium, een belangenorganisatie van motorrijders in België, heeft kritiek geuit op de affichecampagne van het Gewest. De gedateerde stereotiepe beeldvorming staat immers in schril contrast met de vorige positieve campagne, waarbij automobilist en motorrijder werden gewezen op de slechtere zichtbaarheid van de motorfiets.

De redenering dat verkeersovertredingen vaak leiden tot agressie en stress, is ongetwijfeld juist. Deze goede inhoudelijke boodschap staat eigenlijk veraf van de affichecampagne, met als slogan "Automobilist vs. Motorrijder. Agressiviteit in de stad helpt je niet vooruit." Niet elke verkeersovertreding echter is een uiting van agressie. Deze stelling is wat te gemakkelijk en neigt ertoe alle individuele weggebruikers te criminaliseren.

Die positieve bewustmakingscampagnes zijn nuttig en noodzakelijk, maar als motorrijder stel ik vast dat zwalpende automobilisten, die niet in hun achteruitkijkspiegel kijken, die sms'en of niet-handenvrij telefoneren of uit de file rijden om te kijken waar die begint, een zwaar onderschat gevaar voor motorrijders zijn. Een ander groot gevaar voor motorrijders is de slechte staat van het wegdek: putten, gladde verfstroken van zebrapaden en middenlijnen, stalen riooldeksels, gepolijste sierstenen, enzovoort. Een bewustmakings-

M. Erland Pison (en néerlandais).- La stratégie marketing de votre campagne était basée sur une note humoristique, ce qui, je vous le concède, est souvent très efficace. Je me demande néanmoins si elle a rendu les usagers de la route plus tolérants les uns vis-à-vis des autres.

C'est surtout l'image du motard sauvage qui me frappe, parce qu'elle ne correspond pas à la réalité que j'observe chaque jour, me déplaçant moi-même en moto. La moto est positive pour la ville, car elle permet de résoudre les problèmes d'embouteillage et de parking, pour les utilisateurs qui ne sont pas exposés aux embarras de circulation et - de manière relative - pour l'environnement, puisqu'elle est moins polluante que la voiture.

MAG Belgium, une importante association belge de motards, a réagi à l'image stéréotypée des motards, véhiculée par la campagne d'affichage de la Région, contrairement à la campagne précédente qui attirait l'attention des automobilistes et des motards sur le manque de visibilité des vélosmoteurs.

Le raisonnement selon lequel les infractions au code de la route provoquent souvent de l'agressivité et du stress, est indubitablement juste, mais est très éloigné du slogan de la campagne d'affichage : "Le conducteur contre le motard. En ville, l'agressivité ne mène à rien." Chaque infraction n'est cependant pas une manifestation d'agressivité. Cette affirmation est trop facile et tend à criminaliser tous les utilisateurs de véhicules individuels.

Ces campagnes de sensibilisation sont utiles et nécessaires. Néanmoins, le motard vous dira que des automobilistes qui zigzaguent, qui ne regardent pas dans leur rétroviseur, ou qui téléphonent, constituent un réel danger. A cela s'ajoute l'état médiocre du bitume.

Une campagne de sensibilisation auprès de l'administration de l'infrastructure ne serait pas un luxe superflu.

Etes-vous conscient de l'image dépassée et stéréotypée du motard que véhicule cette campagne ?

Ne percevez-vous pas que le contenu du message, à

campagne bij de administratie zou geen overbodige luxe zijn.

Bent u zich bewust van het voorbijgestreefde, stereotiepe beeld van de motorrijder in de campagne? Bent u zich ervan bewust dat de inhoudelijke boodschap, namelijk het respect voor de verkeersregels, te ver afstaat van de affichecampagne?

Wilt u de motorrijder in de stad eigenlijk wel de plaats geven die hem toekomt als één van de oplossingen voor het complexe mobiliteitsvraagstuk? Ik ben net als mevrouw Byttebier voorstander van de fiets, maar veel pendelaars die niet met de fiets op hun werk geraken, geraken er wel met de motor.

Hebt u overleg gepleegd met de belangorganisatie van de motorrijders over de afgelopen verkeerscampagne? Bent u zinnens om dat te doen voor de volgende verkeersveiligheidscampagne?

Erkent u het complementair karakter van de motor in het mobiliteitsvraagstuk? Bent u van plan de gewestelijke en gemeentelijke administraties te wijzen op de specifieke noden van al dan niet gemotoriseerde tweewielers in het wegverkeer?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Byttebier. Vandaag stond in De Standaard dat geflitste snelheidsduivels in Brussel sneller voor de rechter komen. Dat is goed, want het is bekend dat het innen van boetes in het verleden niet altijd goed verliep. In 2007 worden er bovendien nog onbemande camera's bijgeplaatst. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Er is nu eenmaal een aantal mensen dat ondanks alle campagnes de verkeersregels zal blijven overtreden.

Naast al deze campagnes en de penalisering van overtredingen, is het echter ook belangrijk dat de infrastructuur van de wegen zorgt voor meer

savoir le respect du code de la route, n'est pas en corrélation avec l'image des affiches ?

Comptez-vous rendre au motard la place qui lui est due comme une des solutions pour résoudre la question de la mobilité ?

Vous êtes-vous concerté avec les organisations de motards au sujet de la campagne ?

Reconnaissez-vous le caractère complémentaire de la moto dans la question de la mobilité ?

Avez-vous l'intention d'indiquer aux administrations tant régionale que locales les besoins spécifiques des deux-roues dans la circulation ?

Discussion

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- Je me joins aux questions de Mme Byttebier. La presse rapporte aujourd'hui que les chauffards repérés par les caméras automatiques sont envoyés plus rapidement devant le juge. C'est une bonne chose, car la perception des amendes n'a pas toujours été aisée par le passé. En 2007, on prévoit de placer davantage de caméras automatiques. Néanmoins, malgré ces campagnes, certains continueront à transgresser le code de la route.

Parallèlement à ces campagnes et ces mesures, il importe d'améliorer les infrastructures des voiries.

L'aménagement de la voirie est parfois tel que les

verkeersveiligheid. Een goed voorbeeld is de Tentoonstellingslaan in Jette, die dienst doet als invalsweg voor wie van de Ring komt. Op deze vierbaansweg staan nu camera's, maar de weg is zodanig aangelegd dat de bestuurders er bijna vanzelf sneller rijden dan 50 km/u. De overheid moet ervoor zorgen dat de nieuwe infrastructuur de kans op onbewuste inbreuken beperkt.

Ook de verkeerslichten moeten beter op elkaar afgestemd worden. Wanneer op een lange weg alle lichten tegelijk op groen staan, is het logisch dat de auto's er hogere snelheden kunnen halen dan wanneer de lichten meer alternerend werken. U moet dus meer aandacht hebben voor de wegeninfrastructuur die uw beleid rond verkeersveiligheid mee bepaalt.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Dit is de eerste gewestregering die verkeersveiligheid ervaart als een reëel probleem. Dat er eindelijk campagnes zijn, is een goede zaak.*

De invalshoek is echter ontgoochelend. Uit alle statistieken blijkt dat in de steden en agglomeraties het aantal doden en gewonden het grote probleem is. Dat zou een prioriteit moeten zijn.

Deze campagne legt vooral de nadruk op het harmonieus samenleven en wijst erop dat zowel fietsers als automobilisten het verkeersreglement moeten naleven.

Bij een verkeersongeval tussen een wagen en een fietser, is de kans dat de fietser overlijdt of gewond raakt echter veel groter.

Als een fietser een voetganger aanrijdt, zijn de gevolgen niet zo dramatisch. De meeste verkeersslachtoffers bij fietsers of voetgangers vallen ingevolge een aanrijding door een auto. Het gedrag van automobilisten is dus het gevaarlijkst. Een fietser die door het rood rijdt, brengt zichzelf in gevaar. Moet de campagne in de eerste plaats mensen tegen zichzelf beschermen of gevaarlijke automobilisten tot inkeer brengen?

Ik heb een probleem met de prioriteiten van deze

conducteurs dépassent presqu'inconsciemment la limite autorisée. Le gouvernement doit veiller à ce que la nouvelle infrastructure limite les possibilités de telles infractions.

Il convient également d'alterner les feux de signalisation. La synchronisation des feux verts sur une longue voirie incite les conducteurs à augmenter leur vitesse, ce qui n'est pas le cas lorsque ces feux fonctionnent en alternance.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- On peut se réjouir qu'il y ait enfin des campagnes de sécurité routière lancées par la Région. C'est la première législature où la majorité se saisit de cette question comme d'un problème réel.

Par contre, je suis assez déçue par l'angle d'approche. Quand on voit les dernières statistiques de sécurité routière, qui ne sont pas réjouissantes pour les villes et les agglomérations, le problème central est le nombre de morts et de blessés. C'est là la priorité.

Or, cette campagne joue beaucoup sur la convivialité et place sur le même pied le non-respect du code de la route par certains cyclistes et par certains automobilistes.

Cependant, en cas d'accident de la route, il y a risque de décès ou de blessure quand une voiture est impliquée.

Certes, des vélos peuvent renverser des piétons mais, de manière générale, les conséquences sont moins dramatiques. Au regard des statistiques, ce n'est pas la priorité. Les personnes hospitalisées à la suite d'un accident de la circulation, quand ils sont vélocyclistes ou piétons, sont souvent victimes d'une voiture. Fondamentalement, les comportements les plus dangereux sont ceux des

campagne. Andere zaken lijken mij belangrijker, zoals het parkeren op fietspaden, oversteekplaatsen voor voetgangers of op de straathoek. Ook een aantal afrondingen van de straathoeken kan een gevaar betekenen.

Heel wat fietsers, vooral in Elsene, klagen dat ze door de politie werden tegengehouden. Blijkbaar verwart de politie een preventiecampagne met een actie die tegen de fietsers is gericht.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten initiatieven in de eerste plaats gericht zijn op gevaarlijk rijgedrag.

Niet alle weggebruikers staan op gelijke voet. Gevaarlijk gedrag en de gevolgen daarvan zijn niet voor iedereen hetzelfde.

Ik betreur dat deze verkeersveiligheidscampagne de politie ertoe aanzet zich op de fietsers te focussen.

automobilistes. Un cycliste qui brûle un feu se met lui-même en danger. Doit-on protéger en priorité les gens contre eux-mêmes ou ceux qui risquent de devenir la victime d'un automobiliste qui brûle un feu rouge ?

C'est pourquoi le choix des priorités dans cette campagne me pose problème. Ne serait-il pas plus urgent - comme dans la première campagne que vous aviez lancée - de s'attaquer au stationnement dangereux sur les pistes cyclables, les passages cloutés ou au coin des rues ? Dans certains conseils communaux, d'aucuns s'inquiètent de la dangerosité des aménagements de coin de rue en oreille, qui créent un risque d'accident. A cet égard, il y a réellement du travail à faire.

Mon inquiétude est d'autant plus forte lorsque j'entends des témoignages de cyclistes rapportant qu'ils ont été arrêtés par la police, notamment à Ixelles. Il semble que les policiers confondent campagne de prévention et action contre les cyclistes.

Il convient de se mobiliser pour la sécurité routière dans notre Région, en stigmatisant non pas les comportements qui ne seraient pas conviviaux mais plutôt ceux qui sont dangereux.

Nous pourrions, d'ailleurs, selon cette même logique, pointer également les comportements qui ne sont pas conviviaux sur les transports en commun.

Pourquoi choisir de mettre tous les usagers de la route sur le même pied alors que la dangerosité et ses conséquences ne les affectent pas de manière égale ?

Pourquoi les forces de police daignent enfin s'attaquer à la problématique de la sécurité routière se focalisent-elles sur les cyclistes ? C'est regrettable.

M. le président.- La parole est à M. Madrane.

M. Rachid Madrane.- Je remercie ma collègue Mme Byttebier pour son interpellation qui me permettra de rappeler la position du groupe PS. Mon groupe ne peut que se réjouir du lancement de la campagne qui encourage la courtoisie au volant.

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane (in het Frans).- De PS-fractie is uiterst tevreden over deze hoffelijkheids-campagne. Ze juicht alle initiatieven toe die de veiligheid op de weg bevorderen.

Bij de wegeaanleg moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de zwakke weggebruikers. Dat betekent onder meer aangepaste trottoirs en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en mindervaliden. Ik hoop dat de minister in gelijk-aardige campagnes aandacht blijft besteden aan de zwakke weggebruikers.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De reden waarom we zowel voetgangers, fietsers, automobilisten als motorrijders bij de campagne willen betrekken, is dat er geen hiërarchie is in het verkeer, behalve die van de sterke en de zwakke weggebruikers. Velen van ons zijn zowel automobilist als fietser, zowel gebruiker van het openbaar vervoer als motorrijder. Zowat iedereen is zowel een zwakke als een sterke weggebruiker.

Ik krijg talrijke mails van mensen die klagen over het gedrag van fietsers in de stad. Ik moet hen vaak ook gelijk geven. Er zijn een aantal fietsers die te snel rijden en die mensen van de weg durven maaien. Zelfs de heer Thielemans, de burgemeester van Brussel, is ooit door een fietser aangereden. Fietsers veroorzaken wel degelijk ongevallen, ook al zijn die zelden dodelijk.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft gelijk. Een fietser heeft nog nooit een automobilist gedood. Omgekeerd daarentegen...

De heer Pascal Smet, minister.- Deze campagne gaat uit van de idee dat we allemaal weggebruikers zijn die de verkeersregels dienen te respecteren. Zo kunnen agressie en problemen worden voorkomen.

Natuurlijk draagt ook de manier waarop een weg wordt aangelegd bij tot de verkeersveiligheid en soms zelfs tot meer hoffelijkheid in het verkeer. Toch zijn bijna alle verkeersproblemen uiteindelijk een voortvloeisel van het gedrag van weggebruikers. Niet de auto maar wel zijn bestuurder bepaalt hoe snel er wordt gereden. In de Verenigde

Comme il ne peut que se réjouir de l'ensemble des initiatives qui visent à améliorer la sécurité sur la route.

Je voudrais simplement rappeler que, comme cela a été dit, il nous paraît essentiel de continuer à prévoir des aménagements destinés aux usagers faibles : trottoirs adaptés, passages sécurisés pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite,... Continuez à faire ce genre de campagnes ! J'espère que ce n'est pas parce que M. le ministre utilise souvent le vélo qu'il a lancé cette campagne. Je suppose que c'est parce qu'il est très attentif aux usagers faibles.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La raison qui nous pousse à vouloir associer à la campagne tant les piétons, les cyclistes, les motocyclistes que les automobilistes, c'est qu'il n'existe pas de hiérarchie dans la circulation, sinon celle des usagers forts et faibles.*

Je reçois de nombreuses plaintes par rapport au comportement des cyclistes dans la ville, et je dois souvent admettre leur fondement. Les cyclistes provoquent aussi des accidents, bien que ceux-ci soient rarement mortels.

M. le président.- Mme Delforge a raison, je ne connais pas un cycliste qui ait tué un automobiliste... C'est plutôt l'inverse.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cette campagne part de l'idée que nous sommes tous des usagers qui devons respecter les règles de circulation. C'est ainsi que l'on peut éviter l'agressivité et les problèmes.*

Bien sûr, l'aménagement d'une voirie contribue aussi à la sécurité routière, parfois même à plus de courtoisie, mais presque tous les problèmes de circulation sont le fait du comportement des usagers.

Staten, het zogenaamde land van de vrijheid, respecteert men op de drie- en viervaksbanen moeiteloos 40 km/uur. De autobestuurders weten immers dat ze gepakt worden als ze sneller rijden.

De hoffelijkheidscampagnes worden niet op een blauwe maandag bepaald. Het is niet zo dat ikzelf of een van mijn medewerkers plots met een briljant idee voor een campagne komt aandraven.

Wij werken samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Zij zijn de nationale experts inzake verkeersveiligheid, zij stippelen mee de campagnes uit en bepalen de inhoud ervan. Ik ben blij dat dit jaar voor het eerst iedereen - het gewest, de negentien gemeenten, de zes politiezones, de gouverneur, de MIVB, het BIVV, enzovoort - gezamenlijk campagne voert. Vorig jaar was er een gewestelijke campagne, maar ook bijvoorbeeld de "roze tram" van de gouverneur. Nu is er gewoon één gestroomlijnde campagne. De keuze van het thema gebeurt dus niet alleen door mij, maar in de eerste plaats door het BIVV.

Verkeersveiligheid was in het verleden niet de voornaamste prioriteit in het gewest. We zijn pas drie jaar geleden, toen ik minister werd, effectief begonnen met campagnes. Misschien waren er af en toe eens gelegenheidscampagnes, maar de systematische campagnes rond verkeersveiligheid zijn effectief drie jaar geleden begonnen. Toen ik nog staatssecretaris was, aan het eind van de vorige regeerperiode, heb ik de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid afgerond, waarbij alle betrokkenen rond de tafel zaten: het gewest, de gemeenten, de politiezones, de belangerverenigingen, het parket, de gouverneur, kortom, iedereen die van ver of dichtbij iets te maken had met verkeersveiligheid. Al deze mensen hebben een aantal weken of maanden samengewerkt en een programma opgesteld.

Dat programma passen we toe. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

- de plaatsing van flitspalen, waarvan er eind 2007 90 zullen staan, waarin 30 camera's circuleren;
- de cel Verkeersveiligheid binnen de administratie, die tot een jaar geleden niet bestond, waardoor zich toen niemand binnen de gewestelijke administratie

Nos campagnes sont conçues avec l'aide de l'Institut Belge pour la Sécurité routière (IBSR), qui est notre expert national en la matière. A l'inverse de la précédente campagne, qui était exclusivement régionale, celle de cette année était une initiative commune de la Région, des dix-neuf communes, des six zones de police, de la gouverneure, de la STIB, de l'IBSR etc. Le choix du thème émane plus de l'IBSR que de moi-même.

La sécurité routière n'a pas toujours été la priorité absolue de la Région. Nous avons lancé les premières véritables campagnes de sécurité routière il y a trois ans, lors de mon entrée en fonction comme ministre. En fin de législature précédente, lorsque j'étais encore secrétaire d'Etat, j'ai organisé les Etats généraux de la Sécurité routière, qui rassemblaient tous les acteurs concernés de près ou de loin par la question : la Région, les communes, les zones de police, les associations de défense, le Parquet, la gouverneure, qui ont participé à l'élaboration du programme que nous appliquons aujourd'hui.

En voici quelques exemples :

- le placement de 90 radars automatiques, parmi lesquels 30 caméras mobiles, d'ici la fin 2007 ;*
- la création d'une cellule Sécurité routière au sein des administrations, qui n'existe pas il y a un an, ce qui explique pourquoi personne ne s'occupait de cette question ;*
- le réaménagement des abords des écoles ;*
- le soutien aux plans de déplacement scolaires ;*
- le marquage routier à l'aide de fibres de verre antidérapantes, pour diminuer les risques de chute pour les motards ;*
- la suppression des demi-lunes sur l'avenue de la Couronne à Ixelles.*

Ces dernières actions prouvent que nous tenons compte des avis des associations de motards, que nous avons rencontrées à plusieurs reprises, et qui sont parfaitement informées de nos initiatives en leur faveur.

hiermee bezighield;

- de herinrichting van de schoolomgevingen;
- de ondersteuning van de schoolvervoersplannen;
- de wegmarkering met heel fijne glasvezels om de gladheid voor de motorrijders te verminderen;
- de verwijdering van de halve maantjes op de Kroonlaan in Elsene.

Deze laatste acties tonen dat we wel degelijk rekening houden met de motorrijders. We hebben trouwens al ontmoetingen gehad met de verenigingen en zullen dat in de toekomst blijven doen. Zij weten perfect wat we doen voor de motorrijders in het gewest.

Ik heb ook de studie over de zwarte punten laten opstellen. Die bestond nog niet toen ik minister werd. Voorheen wist men niet waar de zwarte punten zich bevonden.

Bovendien zijn nu 95% van de gewestelijke kruispunten met een fietssluis uitgerust, waardoor fietsers eerst kunnen vertrekken, en dan pas de auto's. We nemen dus heel wat maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Helaas was verkeersveiligheid in het verleden geen prioriteit. Het zal nog een hele tijd duren voordat we het verkeersgedrag van de Brusselaars op een duurzame manier kunnen beïnvloeden.

(verder in het Frans)

Alle problemen zullen morgen niet van de baan zijn. Dat kost tijd. Met al onze nieuwe maatregelen zal het wel lukken.

(verder in het Nederlands)

Campagnes zijn een belangrijk, maar niet het belangrijkste element. Ook de pakkans is belangrijk. Nog ikzelf als minister van Mobiliteit, noch het gewest, hebben evenwel een echte impact op de politiediensten. We kunnen enkel met hen praten. Mevrouw De Pauw heeft het probleem van de flitspalen aangekaart. Toen die flitspalen in het gewest werden geïnstalleerd, heb ik met de burgemeesters en de procureur een soort

Je suis également à l'origine de l'étude sur les endroits critiques.

De plus, 95% des carrefours régionaux disposent aujourd'hui d'un sas vélo, qui permet aux cyclistes de démarrer avant les autos.

Malheureusement, la sécurité routière n'était pas une priorité dans le passé. Cela prendra encore du temps avant que nous puissions influencer de façon durable le comportement des Bruxellois.

(poursuivant en français)

Dire aux Bruxellois que demain tous les problèmes vont être résolus, serait un mensonge. Cela va prendre du temps. Mais on y arrivera en faisant exécuter toutes les nouvelles mesures que nous avons prises.

(poursuivant en néerlandais)

Si les campagnes sont importantes, la probabilité d'être sanctionné l'est tout autant. Cependant, ni moi-même, ni la Région, n'avons un réel impact sur les services de police. Quand les radars automatiques ont été installés dans la région, j'ai pris avec les bourgmestres et le procureur une sorte d'accord tripartite, par lequel le procureur et les services de police se sont engagés à utiliser effectivement ces radars automatiques et à poursuivre les infractions.

Entre avril et octobre, 15 millions de véhicules ont été contrôlés par des radars fixes et 2,5 millions par des radars mobiles. Sur 10.000 procès-verbaux dressés, 6.000 ont fait l'objet d'un paiement immédiat. Pour les 4.000 restants, un jugement a été ou sera prononcé.

En ce qui concerne les endroits critiques, nous nous basons sur les chiffres de la période 2000-2002. Depuis lors, peu de changements sont intervenus. Si cela devait être le cas, nous pourrions encore intervenir.

L'an dernier, j'ai proposé aux services de police d'utiliser un logiciel spécifique, financé en tout ou en partie par la Région, pour mieux enregistrer les accidents. Ce sont les zones de police elles-mêmes qui auraient dû prévoir l'acquisition de ce matériel, mais si la Région ne l'avait pas proposé, cela ne se

driepartijenakkoord opgesteld waarin de procureur en de politiediensten zich ertoe hebben verbonden om die flitspalen ook effectief te gebruiken en overtredingen te vervolgen. In het verleden werden er immers in Brussel wel processen-verbaal opgemaakt, maar vervolgde het parket niet. Daardoor had iedereen het gevoel dat Brussel een jungle was waar alles kon en het recht van de sterkste gold. Daar is nu gelukkig een einde aan gekomen, met name wat het niet-respecteren van de verkeerslichten en de snelheidsbeperkingen betreft.

Tussen april en oktober werden er 15 miljoen voertuigen door vaste camera's en 2,5 miljoen voertuigen door mobiele camera's gecontroleerd. Er zijn 10.000 processen-verbaal opgesteld, waarvan 6.000 onmiddellijk werden betaald via een minnelijke schikking. Wat de overige 4.000 processen-verbaal betreft, zijn er al 1.000 voor de rechtbank gekomen. Ook voor de laatste 3.000 processen-verbaal zal de komende weken een uitspraak volgen. De procureur komt dus zijn afspraak na.

Wat de zwarte punten betreft, baseren wij ons op de cijfers uit de periode 2000-2002. Er heeft zich sindsdien geen echte verschuiving van die gevvaarlijke punten voorgedaan. Mocht dat toch gebeuren (wij hebben nauwe contacten met de zes politiezones en het parket, die bijhouden waar de meeste ongevallen gebeuren), kunnen wij alsnog ingrijpen.

Ik heb de politiediensten vorig jaar voorgesteld om de ongevallen beter te registreren door de invoering van specifieke software die gedeeltelijk of volledig door het Brussels Gewest wordt betaald. Het is hetzelfde verhaal als met de flitspalen. Eigenlijk was het de taak van de politiezones om daarvoor software aan te kopen, maar als het Brussels Gewest dat niet had gedaan, zou die er nooit zijn gekomen.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Kunt u eens uitleggen wat die software precies doet?

De heer Pascal Smet, minister.- Welnu, die software dient om de gegevens van de ongevallen te beheren. Nu wordt al die informatie nog manueel verwerkt.

serait jamais fait.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).-
Quelle est la fonction précise de ce logiciel ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-
Il permet de gérer les données relatives aux accidents, qui sont encore toujours traitées manuellement.

De federale politie heeft toen verklaard dat ze zelf aan een nieuw systeem voor de registratie van ongevallen werkten. Het was dan ook niet zinvol dat het Brussels Gewest een eigen softwarepakket zou aankopen. We wachten dus op het systeem van de federale politie.

De hoffelijkheidscampagne is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Ik heb zonet een aantal maatregelen opgesomd. Normaal gezien zullen we eind deze maand de cijfers van de politiediensten kennen.

De campagne liep in de maand oktober. Er werd drie weken lang preventie gevoerd, de vierde week werd er strenger gecontroleerd. In het kader van de preventiecampagne zijn er ludieke stressballetjes uitgedeeld. Volgende week zal ik er een paar meebrengen voor de commissieleden. De automobilisten en de fietsers vonden dat leuk. Een ludieke campagne helpt om de mensen te bereiken.

Campagnes kan je op drie verschillende niveaus voeren. Primaire campagnes zijn voor een algemeen publiek bedoeld, zoals de campagne met de stressballetjes. Secundaire campagnes zijn voor een specifiek doelpubliek bedoeld, zoals de campagnes met de fietssluisen. Tertiaire campagnes zijn eerder bedoeld voor individuen die problemen veroorzaken.

De vragen van de heer Pison heb ik eigenlijk reeds grotendeels beantwoord.

Ik ben zelf bij mevrouw Dejonghe achterop de motor gestapt en zij heeft me getoond waar de problemen liggen inzake wegeninfrastructuur in Brussel.

Inmiddels hebben we ook al een aantal maatregelen genomen. De stockbestekken zijn aangepast. De glasvezel wordt gemalen in de wegmarkering waardoor de weg minder glad wordt. De halve maantjes op de gevaarlijke plaatsen worden weggenomen. We nodigen de motorverenigingen uit, ook voor deze campagne. Ze waren voor de hoffelijkheidscampagne ook in de werkgroep vertegenwoordigd. We zijn ons dus heel bewust van het belang van motorrijders.

Tot slot wil ik nog zeggen dat verkeersveiligheid iets is dat eigenlijk van ons allen afhangt. Iedereen

La police fédérale a annoncé qu'elle travaillait à la mise au point d'un nouveau système d'enregistrement des accidents, et qu'il n'était dès lors pas judicieux que la Région elle-même investisse dans un nouveau progiciel.

La campagne de courtoisie est un élément important de la politique de sécurité routière. Les chiffres des services de police seront en principe connus à la fin du mois.

La campagne s'est déroulée au mois d'octobre. Les trois premières semaines étaient consacrées à la prévention. L'aspect ludique étant très important pour l'efficacité de ce type de campagne, des balles anti-stress ont été distribuées aux automobilistes. La dernière semaine était consacrée à la répression, via des contrôles plus sévères.

Les campagnes peuvent être menées à trois niveaux : Les campagnes primaires - comme la campagne avec les balles anti-stress - sont destinées à un large public. Les campagnes secondaires - comme les campagnes avec les sas vélos - s'adressent à un groupe-cible particulier. Les campagnes tertiaires ciblent les individus qui causent des problèmes.

J'ai déjà répondu en grande partie aux questions de M. Pison.

Par ailleurs, Mme Dejonghe m'a fait découvrir à moto tous les points névralgiques de l'infrastructure routière bruxelloise.

Nous avons entretemps déjà pris une série de mesures : l'adaptation des cahiers de charge, l'intégration de la fibre de verre dans le marquage pour rendre la route moins glissante et le retrait des demi-lunes des endroits dangereux.

Les associations de motards, qui étaient représentées dans le groupe de travail pour la campagne de courtoisie, sont conviées à cette campagne. Nous sommes bien conscients de l'importance du rôle des motards en la matière.

Enfin, la sécurité routière est l'affaire de tous et relève de la responsabilité individuelle.

S'il convient de traiter l'infrastructure des voiries, l'intervention policière s'impose dans le cas de

is daarvoor individueel verantwoordelijk. Mensen moeten hun gedrag wijzigen. Wegeninfrastructuur moet veranderen en campagnes zijn noodzakelijk. Er is echter ook politie nodig die optreedt. Er is maar één manier om het gedrag van de mensen duurzaam te wijzigen en die bestaat erin dat mensen weten dat wanneer ze door een rood licht rijden; dat wanneer ze te snel rijden; dat wanneer ze zich parkeren op een fietspad; wanneer ze vlug de bus de weg willen afsnijden, dat ze gepakt kunnen worden. Er is dus een periode nodig waarin streng wordt opgetreden.

(verder in het Frans)

In Brussel valt er elke dag een verkeersdode of een zwaargewonde. Dat betekent telkens een familiedrama. Daar kunnen we niet in berusten.

Daarom heeft de regering voor het eerst van verkeersveiligheid een prioriteit gemaakt. We willen het gedrag van de weggebruikers wijzigen, maar dat kost helaas tijd.

De voorzitter.- Mevrouw Byttebier heeft het woord.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik blijf zitten met mijn vragen. Werd de huidige campagne geïnspireerd door de evaluatie van die van vorig jaar?

De heer Pascal Smet, minister.- Onder meer.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Kunnen we die evaluatie krijgen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik heb de cijfers en kan u die geven. Ik zal u uitnodigen om samen te komen met het BIVV. U kunt ook rechtstreeks contact opnemen met het BIVV. De mensen daar zullen u uitleggen welke acties ze ondernemen. Ik volg immers de lijn van het BIVV.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Als die uitnodiging er komt en gericht wordt aan de commissie, zou ik graag uitgenodigd worden, aangezien ik geen officieel lid ben van de commissie.

réelles infractions.

Seule la sanction pourra modifier le comportement des récidivistes. Une période de rigueur est nécessaire.

(poursuivant en français)

Chaque jour, on enregistre un mort ou un blessé grave dans la circulation à Bruxelles. Cela constitue à chaque fois un drame dans une famille, à Bruxelles ou ailleurs. On ne peut pas s'en accommoder.

C'est la raison pour laquelle ce gouvernement a, pour la première fois, fait de la sécurité routière une réelle priorité. Nous voulons changer le comportement des usagers, mais il est indéniable que cela prendra malheureusement du temps.

M. le président.- La parole est à Mme Byttebier.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Mes questions restent sans réponse. La campagne actuelle a-t-elle été inspirée par l'évaluation de celle de l'année dernière ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Entre autres.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Pourrons-nous recevoir cette évaluation ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je peux vous donner les chiffres. Je vous inviterai à rencontrer l'IBSR. Vous pouvez aussi prendre directement contact avec ses membres, qui vous expliqueront les actions qu'ils entreprennent.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Si cette invitation s'adresse à la commission, j'aimerais être invitée, car je n'y siège pas officiellement.

De voorzitter.- Geen probleem.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Op mijn vraag over de ongevallenanalyse, antwoordt u dat u inderdaad met het idee gespeeld hebt om de processen-verbaal die uitgeschreven worden, sneller te doen verwerken met een nieuw softwaresysteem. Ook minister Landuyt werd daar in de federale Kamer over ondervraagd. Het is eind 2006 en we kennen nu de cijfers van het NIS voor 2005. Ik vroeg evenwel niet of wij de cijfers over geregistreerde ongevallen sneller kunnen krijgen - al zou dat goed zijn - maar of u werk zult maken van een ongevallenanalyse, dat wil zeggen nagaan waar een ongeval gebeurd is, zodat het in de toekomst vermeden kan worden. Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

Op de vraag hoe relevant 2002 is voor vandaag, hebt u geantwoord dat er volgens de politiediensten geen echte verschuiving is van de locaties van de zwarte punten. In maart hebt u gesproken over zestig dergelijke zwarte punten, die vastgesteld werden in 2002. Beweren de politiediensten nu dat die zwarte punten vandaag nog steeds dezelfde zijn? Op welke basis berust hun bevindingen?

De heer Pascal Smet, minister.- Wellicht heeft het NIS de cijfers van 2005 gewoonweg nog niet ter beschikking gesteld. Daarnaast beschikken we wel over de verkeersbarometer die de heer Landuyt heeft laten opstellen op basis van de gegevens van het parket.

Mevrouw Adelheid Byttebier.- Ik beschik wel over cijfers en kan ze u bezorgen.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik beschik zelf ook over cijfers maar die komen uit de verkeersbarometer en niet van het NIS. U ziet dus dat het registratieprobleem dringend moet worden aangepakt.

Twee jaar geleden hebben we deze studie uitgevoerd op basis van de meest recente gegevens die op dat moment beschikbaar waren. Ik ben wel degelijk van plan de studie bij te werken, maar dan pas binnen één of twee jaar. De politiediensten constateren immers geen noemenswaardige wijzigingen ten opzichte van de bestaande studie. Met de gemeenten hebben we mobiliteits-

M. le président.- Aucun problème.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Vous n'avez pas répondu à la question de savoir si vous aurez recours à une analyse des accidents, c'est-à-dire vérifier où un accident se produit afin d'éviter sa réédition.

A ma question relative à la pertinence de l'année 2002, vous avez répondu que, selon les services de police, il n'y a pas de réel déplacement des endroits critiques. Vous évoquez en mars soixante endroits critiques, déterminés en 2002. Les services de police affirment-ils qu'ils sont aujourd'hui toujours les mêmes ? Sur quelle base leurs constats reposent-ils ?

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- L'INS n'a peut-être tout simplement pas divulgué les chiffres de 2005. De plus, nous disposons du baromètre de la circulation que M. Landuyt a fait réaliser sur base des données du Parquet.

Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).- Je dispose aussi de chiffres que je peux vous transmettre.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Mes chiffres proviennent du baromètre de la circulation et non de l'INS. Cela prouve que le problème de l'enregistrement doit être résolu d'urgence.

Nous avons mené cette étude il y a deux ans. J'ai la ferme intention d'actualiser cette étude d'ici un an ou deux. Les services de police ne constatent en tout cas pas de changements significatifs depuis lors. Nous avons conclu des accords sur la mobilité avec les communes, qui sont également habilitées à signaler des problèmes pour lesquels notre Cellule Sécurité routière peut intervenir.

convenanten gesloten. Ook zij kunnen dus problemen signaleren. Als wij oordelen dat een gesigneerd probleem ernstig is, treedt onze dienst op via de Cel Verkeersveiligheid.

Het probleem dat u aankaart, mag niet worden overdreven. Met mijn beleid wil ik de knelpunten aanpakken. Binnen twee jaar kunnen we een bijgewerkte studie maken, om na te gaan of er knelpunten zijn bijgekomen, of ze zijn verschoven, enzovoort. Op dat moment zullen we ook de afgelopen beleidsperiode kunnen evalueren.

De voorzitter.- De heer Pison heeft het woord.

De heer Erland Pison.- Ik heb een aantal zaken uitgerekend. U zei dat er 17 miljoen voertuigen gecontroleerd zijn en dat er 10.000 PV's zijn opgesteld.

De heer Pascal Smet, minister.- Neen, er zijn 15 miljoen voertuigen gecontroleerd en 10.000 PV's opgesteld.

De heer Erland Pison.- Dat zal geen bijzonder groot verschil maken voor mijn berekeningen.

Uiteindelijk is er dus ongeveer voor slechts 0,05% van de gecontroleerde voertuigen een PV opgesteld. Ofwel is er dus niet echt een probleem, tenminste als we het procentueel bekijken, wat niet de juiste benadering is, want als één enkel individu 120 km/u rijdt waar de maximsnelheid 50 km/u is, is er namelijk hoegenaamd al een probleem. Ofwel worden er eenvoudigweg te weinig overtredingen geregistreerd. Ik weet bijvoorbeeld dat de politiediensten in het Vlaams Gewest op het einde van het jaar soms op erg drukke momenten controles uitvoeren om een bepaald quotum te bereiken. Als je tijdens het spitsuur op de Ring snelheidscontroles uitvoert, zal natuurlijk niemand te snel rijden.

Het klopt dat automobilisten het reactievermogen van motorrijders vaak volledig verkeerd inschatten. Ik weet dat het strikt genomen niet uw bevoegdheid is, maar u zou de situatie eens moeten laten analyseren op een weekdag en niet op een zondag. Als ik als motorrijder stapvoets langs de files rijd, wat in principe verboden is maar door de

Le problème que vous abordez ne doit pas être exagéré. Nous procéderons d'ici deux ans à une mise à jour de l'étude, pour examiner s'il y a de nouveaux points critiques, s'ils se sont déplacés, etc, et pour évaluer la mandature écoulée.

M. le président.- La parole est à M. Pison.

M. Erland Pison (en néerlandais).- *Vous dites que, sur 17 millions de véhicules contrôlés, 10.000 procès-verbaux ont été dressés.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Sur 15 millions!*

M. Erland Pison (en néerlandais).- *Seulement 0,05% des véhicules contrôlés ont donc reçu un P.-V. Soit le problème n'est pas réel, du moins en termes de pourcentage, ce qui n'est pas le bon raisonnement à tenir. Soit trop peu d'infractions sont enregistrées.*

Il est vrai que les automobilistes évaluent souvent mal la capacité de réaction des motocyclistes. Je sais que ce n'est pas à strictement parler de votre compétence, mais vous devriez faire analyser la situation un jour de semaine. En tant que motocycliste, quand je remonte au pas les files, je vois nombre de conducteurs téléphoner et zigzaguer entre les bandes. Il serait intéressant d'envoyer des motards de la police dans les files pour s'attaquer au problème.

Par contre, vous êtes compétent pour la sensibilisation des automobilistes et des motocyclistes, également par rapport aux problèmes des motards qui remontent les files. Il serait utile de de recourir de temps en temps aux signaux lumineux placés au-dessus de l'entrée des tunnels pour rappeler aux automobilistes qu'ils peuvent être doublés par la droite ou par la gauche

politiediensten wordt getolereerd, zie ik veel mensen die aan het bellen of sms'en zijn en met hun wagen over hun rijstrook zwalpen. Het zou interessant zijn om politieagenten op de motorfiets door de files te sturen om dat probleem aan te pakken.

U bent wel bevoegd voor de bewustmaking van automobilisten en motorrijders, ook inzake de problemen met motorrijders die langs de files voorbijrijden. Het zou nuttig zijn om af en toe gebruik te maken van de lichtborden die boven de ingang van de tunnels hangen om de automobilisten eraan te herinneren dat ze tijdens de file links of rechts kunnen worden ingehaald door motorrijders. Misschien kunnen er ook onofficiële borden worden geplaatst zoals dit reeds gebeurde op autosnelwegen m.b.t. het ontraden van het gebruik van de cruise control. Ik denk hier niet aan officiële verkeersborden, maar aan degene die men bijvoorbeeld af en toe langs de autosnelwegen ziet. Ik wil het stadslandschap niet verknoeien, maar het lijkt me een goed idee om hier en daar zo'n bord te plaatsen.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Het plaatsen van dergelijke borden is niet zo evident in een stedelijke omgeving. Het idee van een specifieke boodschap aan de ingang van de tunnels kan worden overwogen, maar normaal gezien beperken we die boodschappen tot een minimum, omdat ze de aandacht van de automobilisten afleiden.

Men mag overigens niet vergeten dat we naast de specifieke Brusselse campagnes ook meedoen aan de nationale campagnes betreffende de motorrijders.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge

par des motocyclistes. Peut-être pourrions-nous aussi placer des panneaux à certains moments pour déconseiller l'utilisation du régulateur de vitesse.

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Il n'est guère évident de placer de tels panneaux dans un cadre urbain. Nous pouvons envisager l'idée d'un message spécifique à l'entrée des tunnels mais, en règle générale, nous limitons ces messages au minimum pour ne pas distraire les automobilistes. Par ailleurs, outre les campagnes bruxelloises, nous participons également aux campagnes nationales pour les motocyclistes.*

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

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

vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DESTEXHE

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

betreffende "de verlengingen en de wijzigingen van de MIVB-lijnen".

De voorzitter.- De heer Destexhe heeft het woord.

De heer Alain Destexhe (in het Frans).- *Mijnheer de minister, u wilt bepaalde tram- en metrolijnen verlengen tot buiten het gewest. Dat kan ervoor zorgen dat heel wat minder mensen naar Brussel komen met de wagen. Een verlenging van de metrolijnen zou de meest duurzame optie zijn.*

Hebt u met de MIVB of met uw Vlaamse collega gesproken over een eventuele verlenging van de metrolijn 1A van Herrmann-Debroux tot Jezus-Eik? Is deze verlenging, gedeeltelijk binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voorzien in uw investeringsplan?

Sinds kort is tramlijn 94 verlengd tot Herrmann-Debroux. Dat is op zich een goede zaak, maar creëert ook enkele problemen.

De plaats waar de voorlopige eindhalte ingericht werd, is ongunstig. Er stappen heel wat passagiers af, niet enkel om de metro te nemen, maar ook om verder te reizen met bus 42. Daarvoor moeten ze twee gevaarlijke wegen oversteken, waarbij het groene voetgangerslicht slechts kort duurt. Ook in omgekeerde richting, voor wie van bus 42 overstapt op de tram, geldt hetzelfde probleem. De verbinding is dus slecht georganiseerd.

De manoeuvres van de tram op het drukke kruispunt van de Vorstlaan met de Herrmann-Debrouxlaan, bemoeilijken bovendien het verkeer van zowel de voetgangers als de fietsers en de auto's. Zal deze eindhalte, als een soort rangeer-

questions orales.

QUESTION ORALE DE M. ALAIN DESTEXHE

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

concernant "les prolongements et modifications de lignes de la STIB".

M. le président.- La parole est à M. Destexhe.

M. Alain Destexhe.- M. le ministre, vous avez déclaré votre intention de prolonger certaines lignes de tram et de métro au-delà des limites régionales. Cette déclaration me réjouit car il s'agit d'une solution de bon sens, une des seules à pouvoir dissuader nombre d'automobilistes d'entrer dans Bruxelles. L'option durable que je défends est le prolongement du métro vers le Brabant flamand et le Brabant wallon.

C'est pourquoi je souhaite vous interroger sur la teneur de votre déclaration. Avez-vous eu des contacts avec la STIB à propos d'un éventuel prolongement de la ligne de métro 1A depuis Herrmann-Debroux vers Jezus-Eik, située en partie encore sur le territoire régional bruxellois ? Ce prolongement fait-il partie de votre plan d'investissement ou de vos priorités ? Avez-vous eu des contacts avec votre homologue au gouvernement flamand à ce sujet ?

Par ailleurs, j'en viens à la réalité des transports en commun dans cette partie de la Région, puisque, depuis peu, le tram 94 a été prolongé jusqu'à Herrmann-Debroux. Si on peut légitimement se réjouir du retour du tram à cet endroit, quelque quarante-trois ans après y avoir été supprimé, force est de constater que ce prolongement n'a pas été sans poser certains problèmes.

Tout d'abord, l'endroit choisi pour y établir le terminus, certes provisoire - mais pour combien d'années ? - me semble peu judicieux. J'ai pu

station in het hart van de gemeente, daar blijven wanneer de tramlijn verlengd wordt? Wanneer is deze verlenging gepland? Zal de lijn verder over het midden van de Vorstlaan lopen of langs de zijkanten? Komt er een eigen bedding voor bussen en trams tussen Herrmann-Debroux en de rotonde?

Tegen de wijzigingen aan de routes van de buslijnen 96, 41, 42 en vooral 34 is heel wat protest gekomen van de omwonenden. Bus 34 verbond de wijk Blankedelle-Transvaal langs een ontsluitingsweg met de woonwijken en handelswijken van Oudergem en Etterbeek en was vooral belangrijk voor ouderen, scholieren, mindervaliden, ouders met kinderen, enzovoort. De nieuwe bus 42, die de 34 in Transvaal vervangt, volgt daarentegen een parallelweg en verbindt de gemeenten van de tweede kroon.

Uit de plannen van de MIVB blijkt dat bus 42 niet meer in de Transvaalwijk zal rijden, zodra het volledige traject van de tram is aangelegd.

De verbinding tussen de lijnen 34 en 42, ter hoogte van het kruispunt van de Waversesteenweg is slecht georganiseerd. Bejaarden en jonge ouders met kinderwagens moeten een lastig traject van 200 m afleggen om de andere halte te bereiken. Zijn dat "de comfortabele aansluitingen" die de MIVB ons heeft beloofd in haar busplan?

Er zijn zelfs scholen die door die herstructurering leerlingen hebben verloren. Veel ouders, die niet op de hoogte waren van deze wijzigingen, wilden hun kinderen wel met een bus naar school laten gaan, maar niet met twee bussen in dergelijke omstandigheden.

Bovendien rijdt op lijn 34 overdag slechts één bus op twee verder dan de rotonde aan de Vorstlaan. Daar is echter geen halte. Er mag dus niemand op - of afstappen hoewel er potentiële passagiers voor die bestemming zijn. Er zijn in die buurt immers vier scholen.

Is het juist dat de minister rond 15 januari het oude traject van bus 34 weer wil invoeren of houdt hij halsstarrig vast aan zijn oorspronkelijke plan?

Wat zal er in het eerste geval gebeuren met bus 96, als die door bus 41 wordt vervangen?

constater les flets de passagers qui descendent du tram, non pas seulement pour y prendre le métro, mais surtout pour continuer leur trajet avec le bus 42. Pour rejoindre l'arrêt de cette ligne, ils doivent traverser deux artères fort dangereuses, avec des phases de feux très courtes. Même situation dans l'autre sens, où le bus 42 venant de Woluwe se vide à Herrmann-Debroux de tous ses passagers, qui doivent alors marcher une centaine de mètres avant d'arriver au quai d'embarquement du tram.

La correspondance me semble donc très mal organisée à cet endroit, et les manœuvres du tram dans le carrefour fort fréquenté du boulevard du Souverain avec l'avenue Herrmann-Debroux me paraissent très pénalisantes pour la circulation, que ce soit celle des piétons, comme je viens de l'expliquer, mais également celle des voitures et des cyclistes. Dans le cadre du prolongement ultérieur du tram, le terminus provisoire est-il appelé à disparaître à cet endroit ou est-il question de le maintenir, au risque de conserver une sorte de gare de triage en plein centre de la commune ? Y a-t-il déjà un calendrier établi pour ce prolongement ? Sait-on déjà si les voies emprunteront le centre du boulevard du Souverain, ou les côtés de celui-ci, comme sur le tronçon précédent ? Est-il prévu un site propre mixte tram-bus sur le tronçon du boulevard entre Herrmann-Debroux et le rond-point du Souverain ?

J'en viens maintenant aux modifications des itinéraires des bus 96, 41, 42 et surtout 34, qui ont donné lieu à de nombreuses mobilisations des habitants. Le bus 34, en effet, était un bus qui reliait le quartier du Blankedelle-Transvaal - où se trouvent le cimetière communal et aussi de nombreuses écoles - aux quartiers résidentiels et commerçants d'Audergem et d'Etterbeek, selon un axe radial, sociologiquement cohérent. Ce bus avait une importance toute particulière pour les usagers faibles que sont les personnes âgées, les écoliers, les personnes moins valides, les jeunes parents accompagnés d'enfants, etc., pour circuler d'un bout à l'autre de la commune d'Audergem. Le bus 42, qui l'a remplacé au Transvaal, est au contraire un bus de rocade, reliant entre elles les communes de la deuxième couronne, selon un axe transversal.

Le jour où cet axe de rocade sera entièrement desservi en tram, comme le prévoient les projets actuels de la STIB, le bus 42 est d'ailleurs amené à

Welke maatregelen overweegt de minister in het tweede geval om het openbaar vervoer op die plaats te verbeteren?

disparaître de ce quartier du Transvaal.

La correspondance entre ces deux lignes 34 et 42, à hauteur du carrefour de la chaussée de Wavre, est très mal organisée par la STIB : des personnes âgées, des jeunes parents avec des poussettes, sont obligées de marcher au moins deux cents mètres, dans des conditions difficiles pour effectuer leur correspondance.

Sont-ce là les "correspondances confortables" que nous promettait la STIB pour faire passer son plan bus ?

Par ailleurs, certaines écoles du quartier auraient perdu des élèves depuis la restructuration. Beaucoup de parents, qui ignoraient ces modifications, étaient prêts à confier leur enfant à un bus, non pas à deux, dans de telles conditions de correspondance.

De plus, un bus 34 sur deux en journée ne continue pas en direction de Sainte-Anne, mais est limité au rond-point du Souverain, où il stationne sans pouvoir y débarquer ni y embarquer des clients, alors qu'il existe une clientèle potentielle importante, avec quatre écoles à cet endroit.

Est-il exact que vous comptez restituer au bus 34 son ancien itinéraire pour la mi-janvier ? Ou au contraire ne lâcherez-vous aucune concession sur votre plan bus tant que celui-ci n'aura pas été entièrement réalisé ?

Dans le premier cas, comment allez-vous procéder pour le bus 96, amené à être remplacé par le bus 41, comme vous me l'avez expliqué dans votre réponse à ma question écrite ? Dans le cas contraire, comment comptez-vous améliorer la situation concrète des usagers des transports en commun à cet endroit ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Over de verlenging van de tram- en metrolijnen heb ik met de MIVB en de Vlaamse regering informele contacten, die in de loop van de volgende weken een officieel karakter zullen krijgen.*

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

M. Pascal Smet, ministre.- Premièrement, concernant le prolongement des lignes de tram et de métro, j'ai évidemment des contacts avec la STIB, comme j'ai des contacts informels avec le gouvernement flamand. Dans les semaines qui viennent, nous allons formaliser ces contacts pour

Voor de verlenging van tramlijn 94 tot aan de Tervurenlaan zal de MIVB eind 2006 of begin 2007 met mijn goedkeuring een stedenbouwkundige vergunning aanvragen. Momenteel gaan we na of er een eigen bedding kan worden aangelegd, die ook voor bussen bruikbaar is. Als de plannen niet in die zin worden aangepast, zullen we in de loop van de komende weken een stedenbouwkundige vergunning aanvragen.

De verschillende openbare vervoermiddelen moeten nog beter op elkaar worden afgestemd. Overstappen moet vlotter kunnen. We hebben Pro Velo en de BTTB (Bond van trein-, tram- en busgebruikers) gevraagd om samen dit probleem te bestuderen.

Een tram- en busplan heeft sowieso voor- en nadelen. Veranderingen doorvoeren, betekent de gewoonten van de gebruikers in de war sturen en bepaalde bestemmingen verwaarlozen. Ook ik vind dat de communicatie van de MIVB beter kan en heb de maatschappij daar dan ook over aangesproken.

Aangezien de regering, de commissie en het parlement het tram- en busplan hebben goedgekeurd, zullen we het ook uitvoeren. Als er zich ernstige problemen zouden voordoen, zullen we de MIVB aansporen om naar alternatieve oplossingen te zoeken.

De huidige situatie kwam tot stand na overleg met de gemeente Oudergem. Wanneer de tram wordt verlengd, zal de situatie opnieuw wijzigen. We staan open voor aanpassingen, indien die in de toekomst zouden nodig blijken. Nu ingrijpen is echter voorbarig.

voir quelles lignes il est possible de prolonger et comment on peut le faire.

Deuxièmement, pour le prolongement du 94 jusque l'avenue de Tervueren, la STIB introduira à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, avec mon autorisation, la demande de permis d'urbanisme. Pour le moment, on réfléchit à la possibilité de prévoir un site propre accessible également aux bus. Ce n'est pas le cas dans les plans tels qu'ils sont dessinés actuellement. Il s'agira d'un prolongement comparable à celui opéré entre Wiener et Herrmann-Debroux. Si les plans ne changent pas, on introduira dans les prochaines semaines la demande de permis d'urbanisme.

Troisièmement, concernant l'intermodalité, dans plusieurs cas, dont celui que vous citez, j'avoue que celle-ci pourrait être améliorée. Il n'est pas toujours évident pour les usagers de prendre leur correspondance. C'est la raison pour laquelle nous allons très prochainement commander une étude à un groupe mixte composé probablement de Pro Vélo et du Bond van trein-, tram- en Busgebruikers (BttB) pour améliorer ce genre de correspondances.

Quatrièmement, quand on présente un Plan tram-bus, il y a inévitablement du pour et du contre : de nouvelles correspondances, de nouvelles destinations, des améliorations de la couverture du réseau, une nouvelle clientèle, mais aussi des habitudes qui doivent changer, des destinations qui ne sont plus assurées. Ce n'est pas évident pour les clients. Je partage le point de vue selon lequel la communication de la STIB pourrait être meilleure dans certains cas. J'ai demandé à la société de faire des efforts en ce sens.

Notre position est la suivante : le gouvernement, mais aussi cette commission et le parlement ont approuvé le Plan tram-bus. Nous allons l'exécuter. Ce qui ne veut pas dire que nous le ferons aveuglément. Nous évaluerons les nouvelles dispositions. Si nous constatons des problèmes sérieux alors que des alternatives existent, nous n'empêcherons pas la STIB de réaliser des améliorations. Au contraire, nous l'y encouragerons.

Pour le moment la situation sur place est celle qui avait été convenue avec la commune d'Auderghem.

De voorzitter.- De heer Destexhe heeft het woord.

De heer Alain Destexhe (in het Frans).- *Ik herhaal de vragen waarop u niet geantwoord hebt.*

Bent u voor de verlenging van lijn 1A naar Vlaams-en Waals-Brabant?

Wat gebeurt er met het oorspronkelijke traject van bus 34? Blijkbaar wordt dat niet meer bediend.

Wordt lijn 94 doorgetrokken in het midden van de laan of aan de kant ervan?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De lijn wordt doorgetrokken aan de kant van de laan.*

Het oorspronkelijke traject van bus 34 wordt op korte termijn niet opnieuw in gebruik genomen. We zullen dit bekijken. Ik ben daar niet a priori tegen.

Een statistische analyse toont overigens aan dat een verlenging van de metrolijn niet noodzakelijk meer passagiers zou aantrekken.

Ik steun elk initiatief dat bijdraagt tot de oplossing van het mobiliteitsprobleem, ook een verlenging van de MIVB-lijnen naar Vlaams- of Waals-Brabant.

- Het incident is gesloten.

Evidemment, cela va encore changer, puisqu'on va prolonger la ligne de tram. Nous allons évaluer la situation plus tard et nous n'excluons pas de procéder à des adaptations si nécessaire.

M. le président.- La parole est à M. Destexhe.

M. Alain Destexhe.- Je réitère les questions auxquelles vous n'avez pas répondu.

Etes-vous favorable au prolongement de la ligne 1A vers le Brabant flamand et le Brabant wallon ? Je pense notamment à une station à Jezus-Eik.

Qu'advient-il de l'itinéraire d'origine du bus 34 ? Sera-t-il repris ou non ? J'ai cru comprendre que non.

Dans le cas contraire, ce prolongement de la ligne 94 sera-t-il réalisé au milieu ou sur le côté du boulevard du Souverain ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce prolongement sera réalisé sur le côté du boulevard.

A l'heure actuelle, le rétablissement de l'itinéraire initial du bus 34 n'est pas prévu à court terme. Nous évaluerons la situation. Personnellement, je n'y suis pas défavorable à priori.

Par ailleurs, l'analyse statistique que nous avons effectuée révèle que la prolongation de la ligne de métro n'augmenterait pas nécessairement le nombre d'usagers.

Toutefois, je soutiendrai toute initiative qui permettra de résoudre la problématique de la mobilité, comme notamment la prolongation des lignes de la STIB vers le Brabant flamand ou le Brabant wallon.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

betreffende "de verklaring voor het begin
van de werken aan de collector in de Sint-
Pieterssteenweg".

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Deze vraag betreft een bevoegdheid van minister Huytebroeck. Ik zal het antwoord voorlezen, dat ik van haar heb ontvangen.

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-
Ik had mevrouw Huytebroeck hierover al aangeschreven. Haar antwoord heeft me ertoe aangezet om dezelfde vraag tot u te richten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).-
Het antwoord waarover ik beschik, komt van minister Huytebroeck.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-
In juni werd gestart met werken aan de collector van de Broebelaar, die het tracé van de Sint-Pieterssteenweg in Etterbeek volgt.

Eerst werden er putten gegraven aan het kruispunt van de Sint-Pieterssteenweg met de Deken Boonestraat en de Boerenstraat. Sinds oktober schuiven de werken op in de richting van het Jourdanplein.

De werken bezorgen de bewoners veel overlast. Zo is er voortdurend lawaai en luchtvervuiling als gevolg van de machines die op de werf worden gebruikt.

Volgens de gewestelijke wetgeving is de werf een installatie van het type III en moet het gemeente-bestuur bijgevolg worden ingelicht voor de werf van start gaat. Zodoende kan de gemeente de

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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

concernant "la déclaration préalable du chantier du collecteur, chaussée Saint-Pierre".

M. Pascal Smet, ministre.- La question relève de la compétence de Mme Huytebroeck. Je lirai donc la réponse qu'elle m'a transmise.

M. André du Bus de Warnaffe.- J'avais déjà écrit à Mme Huytebroeck et sa réponse très spécifique m'a précisément motivé à vous poser cette question.

M. Pascal Smet, ministre.- La réponse dont je dispose a été préparée par le cabinet de Mme Huytebroeck.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Depuis le mois de juin, la Région a entamé les travaux de renouvellement du collecteur du Broebelaar, situé entre autres chaussée Saint-Pierre à Etterbeek.

Dans un premier temps, les travaux étaient limités au creusement des puits au carrefour de la chaussée Saint-Pierre, de la rue Doyen Boone et de la rue des Boers. Depuis le mois d'octobre, ces travaux s'étendent par phase jusqu'à la place Jourdan.

Les nuisances engendrées par ces travaux sont nombreuses pour les riverains. Parmi celles-ci, il faut souligner une pollution sonore permanente, malgré l'installation en octobre, à la suite d'une plainte des riverains, d'un compresseur moins bruyant, et des problèmes de pollution de l'air liés aux machines utilisées sur le chantier.

Selon la législation régionale (arrêté du

nodige maatregelen nemen om de hinder te beperken.

Nu blijkt dat het gemeentebestuur van Etterbeek de schriftelijke verklaring over de werf niet terugvindt. Dat blijkt duidelijk uit het antwoord van mevrouw Huytebroeck.

Kunt u bevestigen dat er wel degelijk een schriftelijke verklaring naar de gemeente Etterbeek is gestuurd? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet? Welke gevolgen zijn er wanneer er geen schriftelijke verklaring wordt verstuurd?

De wijkbewoners hebben Leefmilieu Brussel verzocht om de luchtvervuiling in de omgeving en in de huizen te meten. Het BIM heeft bevestigd dat de metingen worden uitgevoerd.

Er zijn geen specifieke luchtvervuilingsnormen voor bouwwerven. Het wordt nog afwachten of de algemene normen van het Leefmilieu Brussel niet worden overschreden.

Als dat wel het geval is, hoe zult u dan reageren? Op welke manier kan het BUV ingrijpen om de overlast te beperken?

Het is bijna winter en dan is de lucht het sterkst vervuild. Kunt u de werkuren van de werf beperken om de luchtvervuiling binnen perken te houden?

gouvernement de la Région de Bruxelles capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe A, B, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement), ce chantier constitue une installation de type III. Ce type d'installation doit faire l'objet d'une déclaration préalable à l'administration communale avant le début du chantier, en vertu de l'article 66 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement. Cette déclaration permet alors à la commune de prendre les mesures qu'elle juge nécessaires pour le bon déroulement du chantier.

Or, l'administration communale d'Etterbeek ne semble pas avoir trace de cette déclaration. La réponse formulée par votre collègue, Mme Huytebroeck, à une question écrite, est claire à ce propos.

Dès lors, cette déclaration préalable au début du chantier a-t-elle bien été déposée ? Si oui, à quelle date ? Si non, pour quelles raisons ? Quel est l'impact d'une absence de déclaration préalable pour un chantier de ce type ?

Par ailleurs, les riverains ont formulé une demande, relayée par la commune d'Etterbeek, pour que Bruxelles-Environnement effectue des tests de pollution aux alentours de leurs habitations et à l'intérieur de celles-ci. Bruxelles-Environnement a confirmé par téléphone que des analyses ont été faites ou sont en cours.

Etant donné qu'il n'existe pas de normes spécifiques aux chantiers, il s'agira de voir si les normes de Bruxelles-Environnement en termes de risque pour la santé ne sont pas dépassées. Je rappelle que, pour la poussière, il s'agit d'une valeur limite journalière de 50 microgrammes/m³; pour la pollution atmosphérique (CO), il s'agit de 10.000 microgrammes/m³.

Si les résultats sont positifs, de quelle manière comptez-vous, ou votre collègue, réagir ? Quelles sont les pistes que l'AED pourrait envisager pour réduire les nuisances causées aux riverains par cet important chantier ?

De plus, les mois d'hiver approchent et souvent Bruxelles-Environnement constate des pics

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik lees het antwoord van mevrouw Huytebroeck, die bevoegd is voor deze materie.*

De aanvraag werd op 18 augustus 2006 door het bedrijf Kumpen ingediend. De reeds uitgevoerde werken waren niet aan een aanvraag onderworpen.

Op 1 september 2006 liet de gemeente Etterbeek het bedrijf weten dat het dossier onvolledig was.

Op 18 september 2006 bezorgde Kumpen de ontbrekende stukken.

Op 27 september 2006 diende Kumpen, op verzoek van de gemeente Etterbeek, een bijkomend document in over het vrachtverkeer van en naar de werken.

Op 9 oktober 2006 is de generator in werking gesteld. Tot nu toe heeft Leefmilieu Brussel zijn meetresultaten nog niet aan de gemeente meegedeeld. Als uit die resultaten mocht blijken dat de wetgeving wordt overtreden, zal Kumpen verzocht worden de nodige maatregelen te nemen.

Bij roetuitstoot kunnen die maatregelen gaan van de installatie van een hogere evacuatiepijp tot de plaatsing van roetfilters.

Als de generator te veel lawaai maakt, kan een bijkomende geluidsisolatie worden overwogen. De gekozen werkmethode (tunnelboringen in plaats van een open straat, beperking van de graafwerken) moet echter de hinder voor de buurtbewoners al tot een minimum beperken.

De werkuren zullen niet worden gewijzigd tijdens de wintermaanden.

saisonniers en termes de pollution atmosphérique. Pouvez-vous prendre l'initiative de réduire les horaires de travail durant les mois d'hiver pour éviter ces pics de pollution, en tenant compte des résultats fournis par les analyses de Bruxelles-Environnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous lis la réponse de Mme Huytebroeck, étant donné que la question relève de sa compétence.

La déclaration préalable a été introduite par la firme Kumpen le 18 août 2006. Les travaux déjà réalisés n'étaient pas soumis. Le 1^{er} septembre 2006, la commune d'Etterbeek a fait savoir à la société Kumpen que son dossier était incomplet. Le 18 septembre 2006, l'entreprise a fourni les documents manquants. A la demande de la commune d'Etterbeek, Kumpen a remis, le 27 septembre 2006, un document supplémentaire relatif aux itinéraires d'approvisionnement et d'évacuation à suivre par les camions.

Le 9 octobre 2006, le groupe électrogène a été mis en service. A ce jour (10 novembre 2006), les résultats de la campagne des mesures de Bruxelles-Environnement n'ont pas été communiqués à la commune d'Etterbeek. Au cas où les résultats indiqueraient que la réglementation en vigueur n'est pas respectée, la firme Kumpen sera tenue de prendre les mesures nécessaires.

Dans le cas d'émissions de suie, ces mesures peuvent aller de l'utilisation d'un conduit d'évacuation plus haut pour le groupe électrogène, à l'application de filtres à particules.

S'il apparaît que le niveau sonore est trop élevé, une isolation sonore supplémentaire doit être envisagée. Le mode d'exécution (forage au lieu de la tranchée ouverte, réduction du nombre de fouilles) a déjà été choisi en fonction de la nécessité de réduire au strict minimum les nuisances occasionnées aux riverains.

Le régime de travail ne sera pas modifié au cours des mois d'hiver.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Het gewest en de gemeenten hebben de buurtbewoners niet voldoende ingelicht. Zij weten ook niet waar ze met hun klachten terechtkunnen. De hinder is zo groot dat bepaalde buurtbewoners met gezondheidsproblemen te kampen hebben.*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *De communicatie van het BUV kan inderdaad beter. Daarom hebben we twee extra personeelsleden aangeworven voor de communicatiedienst. Het BUV wordt momenteel ook volledig hervormd.*

Normaal gezien zouden we in 2009 over een website moeten beschikken met alle informatie over het tijdsschema van de werken, de voortgang van de werken, enzovoort. Ik hoop dat de gemeenten hun steentje zullen bijdragen.

De voorzitter.- Dat is slechts één aspect van het probleem. Het is ook belangrijk dat de werken correct worden uitgevoerd en de site na de werken opnieuw in een goede staat wordt gebracht!

De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de regering de samenwerking tussen het gewest en de gemeenten wil bevorderen.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe.- Je souhaiterais attirer l'attention de tous sur les incidences d'un chantier de cette ampleur-là, liées à l'absence d'informations correctes de la part de la Région et de la part des autorités communales. Les habitants se sont trouvés face à un vide et à une absence d'interlocuteurs alors qu'ils étaient confrontés à des nuisances d'une ampleur insoupçonnée. A tel point qu'aujourd'hui une série de riverains ont de réels problèmes de santé voire de dépression. Je tiens simplement à officialiser ce constat, qui a été établi par plusieurs personnes, d'un manque d'organisation préalable d'un chantier d'une importance capitale.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vais pas nier que la communication de l'AED peut être améliorée. C'est la raison pour laquelle, dans le secteur qui dépend de mes compétences, on a engagé deux personnes supplémentaires pour la cellule communication. Plus généralement, c'est toute la communication des travaux publics à Bruxelles, tant au niveau régional que communal, qui peut être nettement améliorée.

On est en train de réformer l'AED, sauf le secteur de l'eau puisqu'il dépend d'une autre direction. J'espère qu'en 2009 on disposera enfin d'un site web où les Bruxellois pourront trouver le calendrier des travaux, leur état d'avancement, etc. J'espère que les communes y adhéreront.

M. le président.- C'est un aspect du problème. Il faut aussi que les travaux soient faits correctement et que le site soit remis en état par après !

M. André du Bus de Warnaffe.- Cela correspond à la volonté du gouvernement, telle que le ministre-président l'a annoncée, de renforcer tous les liens entre les communes et la Région.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de problemen met ongevallen waarbij de MIVB betrokken is".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Tijdens de autoloze zondag van 17 september jongstleden werd een jongetje van vijf door een tram aangereden.*

Bij hoeveel ongelukken is de MIVB jaarlijks betrokken, respectievelijk met zwakke weggebruikers en met automobilisten?

Is er een stijgende of dalende tendens?

Welke maatregelen neemt u om het risico van ongevallen waarbij een tram of bus betrokken zijn te verminderen?

Welke concrete maatregelen zullen er genomen worden om de veiligheid tijdens de volgende autoloze zondag te waarborgen?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Volgens de wet zijn voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en passagiers van individuele voertuigen zwakke weggebruikers. De bestuurders van openbare vervoermiddelen en individuele voertuigen zijn dat niet.*

De cijfers van de MIVB kunnen momenteel niet worden opgesplitst naargelang de gewonde een

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "les problèmes d'accidents qui impliquent la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- A la suite de l'accident survenu lors de la journée sans voiture le dimanche 17 septembre dernier, qui a vu un tram heurter un jeune garçon de cinq ans, je me permets de vous interroger pour connaître vos intentions afin d'améliorer la sécurité dans les relations entre la STIB et les autres usagers, en particulier les usagers faibles tels que les piétons ou les cyclistes.

A cet égard, pouvez-vous nous communiquer les chiffres annuels des accidents survenus entre les transports publics et les usagers faibles d'une part, et les transports publics et les automobilistes d'autre part ? Indiquent-ils une tendance à la baisse ou à la hausse ?

Quels efforts comptez-vous mettre en œuvre afin de diminuer et, idéalement, d'anéantir le risque de collision impliquant bus et trams bruxellois ? Par ailleurs, quelles mesures concrètes seront déployées l'an prochain pour concilier la convivialité de la journée sans voiture avec la nécessaire sécurité à garantir aux Bruxellois ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Selon la législation, sont considérés comme usagers faibles les piétons, les cyclistes, les voyageurs dans nos véhicules et les passagers de voitures individuelles. Ne sont pas des usagers faibles les conducteurs de véhicules de transport public et les conducteurs de voitures individuelles.

Actuellement, les statistiques de la STIB ne

zwakke weggebruiker dan wel een automobilist-bestuurder is of naargelang de MIVB al dan niet verantwoordelijk voor het ongeval was.

In 2003 registreerde de MIVB 705 gewonden bij ongevallen met voorbijgangers en botsingen met een automobilist of een andere tram of bus. In 2004 ging het om 1.020 gewonden en in 2005 om 1.210. Er is dus een stijgende tendens, maar ook het verkeer en het aantal reizigers zijn toegenomen.

Naast de basisopleiding, waarin ruime aandacht wordt besteed aan defensief rijgedrag, krijgen de MIVB-bestuurders ook permanente bijscholing. Jonge trambestuurders krijgen meer bijscholing dan hun oudere collega's. Voor de buschauffeurs loopt de MIVB vooruit op het Europees certificaat door nu reeds bijscholingen te organiseren.

Bij elk ongeval vindt er een gesprek plaats met een verantwoordelijke. Indien nodig worden de instructies nog eens in herinnering gebracht. Er worden ook regelmatig bewustmakingsacties inzake veiligheid georganiseerd in de remises, bijvoorbeeld over het probleem van afgevallen bladeren, de naleving van de remafstand, enzovoort.

Voor de autoloze zondag in 2007 zullen we de campagne voor het naleven van het verkeersreglement nog intensificeren.

In 2006 vroeg de politie aan de bevolking het verkeersreglement te respecteren.

Dit jaar werden er 27.000 afwijkingen toegestaan, maar het effectieve aantal wagens in het verkeer lag lager. In vergelijking met 2006 telde men minder auto's. Het openbaar vervoer reed die dag trager, maar de remafstand was daarom niet korter.

permettent pas d'isoler les blessés de type usager faible des automobilistes-conducteurs qui ne le sont pas.

D'autre part, les statistiques actuelles ne permettent pas de faire la différence entre les personnes blessées à la suite d'un accident engageant la responsabilité de la STIB et celles qui le sont à la suite d'un accident dont la STIB n'est pas responsable.

Pour l'année 2003, la STIB a enregistré 705 personnes blessées lors d'accidents avec des passants, lors de collisions entre un véhicule de la STIB et un automobiliste, et lors de tamponnements. En 2004, 1.020 personnes ont été blessées dans des circonstances similaires et, pour 2005, le chiffre est de 1.210 personnes. La tendance est donc à la hausse, comme du reste la circulation automobile et le nombre des voyages.

Outre la formation de base qui accorde une large place à la conduite défensive, les conducteurs de la STIB bénéficient d'une formation continuée. En tram, les heures de recyclage sont plus nombreuses pour les jeunes conducteurs que pour les plus expérimentés.

En ce qui concerne le bus, la STIB a pris de l'avance sur le certificat d'aptitude professionnelle imposé par l'Europe, puisque des recyclages sont d'ores et déjà prévus et s'intensifieront d'ici 2007.

Par ailleurs, chaque accident donne lieu à un entretien et à un suivi par les chefs de ligne. Lorsqu'une collision plus grave intervient, un entretien avec le chef de mouvement a lieu, au cours duquel les conseils d'usage sont rappelés. Des sensibilisations régulières sont en outre organisées dans les dépôts autour d'aspects liés à la sécurité, tels que la présence de feuilles mortes, les distances de freinage à respecter, etc.

Concernant la journée sans voiture 2007, il est prévu d'intensifier la campagne de sensibilisation au respect du code de la route. En 2006, la police avait incité la population par un message à respecter le code de la route.

27.000 dérogations ont été délivrées cette année pour des voitures, ce qui ne correspond pas à la

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *Beschikt u over statistieken over de context waarbinnen ongevallen gebeuren?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Neen, maar ik zal vragen om de bestaande statistieken te verfijnen. Zodra ik over die informatie beschik, zal ik ze u bezorgen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

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

betreffende "het fietsbeleid".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- "Het Brussels milieubeleid hinkt achterop". Uit een studie die door een Italiaans onderzoeksinstiutuut, mede in opdracht van Dexia, werd uitgevoerd betreffende het milieubeleid van een aantal Europese grootsteden, blijkt dat Brussel niet zo best scoort. Ook aan minister

circulation effective de tous ces véhicules. Le nombre de voitures en circulation était d'ailleurs inférieur à l'année précédente.

Lors de cette journée particulière, les transports publics circulent également plus lentement mais se caractérisent par des distances de freinage incompressibles. Nous sommes clairement conscients de ce qu'il est nécessaire, à l'occasion de cette journée, de sensibiliser davantage la population au respect du code de la route.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Disposez-vous de statistiques relatives aux contextes des accidents constatés ?

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'en dispose pas, mais je compte demander si les statistiques existantes peuvent être affinées. Si tel est le cas, je vous les fournirai dès que j'en aurai pris connaissance.

- 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 politique vélo".

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- Une étude portant sur la politique environnementale de quelques grandes villes européennes, réalisée par un institut de recherche italien pour le compte de Dexia, classe Bruxelles et Anvers en mauvaise position. Celles-ci n'auraient pas été en mesure de

Huytebroeck zal ik hierover een aantal vragen stellen. Uit de studie blijkt dat Brussel en Antwerpen er niet in geslaagd zijn aan de onderzoekers een overzicht te geven van hun fietspaden.

In maart 2005 - bijna twee jaar geleden - stelde u uw fietsbeleidsplan 2005-2009 voor. Daarin stonden een aantal concrete voorstellen om het fietsen in Brussel te stimuleren. Er werden reeds een aantal maatregelen genomen. In het kader van een fietscommunicatieplan werd er voor 2006 echter een nieuwe editie van de fietskaart gepland. Daarin zou het uitgebreide netwerk van fietspaden in Brussel uitgetekend staan. Deze nieuwe editie is er begin november 2006 nog altijd niet.

Sinds eind 2003 heeft men regelmatig fietstellingen uitgevoerd in de Wetstraat. Op de gewestelijke fietswebsite staan er echter geen gegevens over de tellingen vanaf september vorig jaar. Nochtans heeft men volgens het fietsbeleidsplan een 'task force fiets' opgericht en een fietsmanager aangesteld die het fietsbeleid moet stimuleren en coördineren.

Graag had ik geweten waarom het buitenlands onderzoekinstiutut geen overzicht kreeg van de Brusselse fietswegen, terwijl we over een task force en een fietsmanager beschikken. Wanneer zullen de fietstellingen op de website terug te vinden zijn? Wanneer zal de nieuwe editie van de fietskaart eindelijk af zijn?

De voorzitter.- Minister Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik wil me niet uitspreken over de zin van de studie die werd uitgevoerd door Dexia Crediope Ambiente Italia. Wel kan ik zeggen dat ik heel verbaasd was dat deze studie geen informatie kon voorleggen op het gebied van fietspaden in Brussel. Die informatie is immers wel degelijk beschikbaar bij mijn diensten en wordt bovendien sinds jaren gratis weergegeven via de fietskaart.

Ik heb dan ook onmiddellijk aan de fietsmanager gevraagd na te gaan wat er was fout gelopen. Bleek dat de Dexia-verantwoordelijke zich niet tot de juiste gewestelijke administratie had gericht, maar

fournir le relevé de leurs pistes cyclables.

En mars 2005, vous aviez présenté votre plan directeur vélo 2005-2009, qui comprenait une série de propositions concrètes visant à encourager l'utilisation du vélo à Bruxelles. Dans le cadre du plan communication vélo, une nouvelle carte vélo était prévue pour 2006, qui reprendrait le réseau élargi des itinéraires cyclables bruxellois. Cette nouvelle édition n'est toujours pas disponible en novembre 2006.

Depuis fin 2003, des comptages vélo sont régulièrement effectués rue de la Loi. Cependant, les dernières données reprises sur le site vélo de la Région datent de septembre 2005, alors que le plan directeur vélo parle de la création d'une 'Task Force vélo' et de la désignation d'un coordinateur vélo pour stimuler et coordonner la politique vélo.

J'aimerais savoir pourquoi l'institut de recherche qui a mené l'enquête n'est pas parvenu à faire le relevé des itinéraires cyclables bruxellois, alors que nous disposons d'une task force et d'un coordinateur vélo. Quand les comptages vélo apparaîtront-ils à nouveau sur le site web ? Quand la nouvelle édition de la carte vélo sera-t-elle terminée ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je ne veux pas me prononcer sur le bien-fondé de l'étude menée par Dexia Crediope Ambiente Italia. J'étais très surpris que cette étude ne soit pas en mesure de fournir de l'information sur les itinéraires cyclables bruxellois. Celle-ci est pourtant disponible auprès de mes services et est en outre mise gratuitement à disposition depuis des années par le biais de la carte vélo.

D'après le coordinateur vélo, le responsable de Dexia se serait adressé à Bruxelles Environnement, puisque cette étude portait sur l'environnement. Bruxelles Environnement n'a malheureusement pas

wel tot Leefmilieu Brussel. Het ging immers om een studie over leefmilieu. Leefmilieu Brussel heeft het jammer genoeg niet nodig geacht om contact op te nemen met mijn diensten. Dat kunnen we alleen maar betreuren.

Ondertussen hebben we de nodige gegevens aan de onderzoekers overgemaakt, zodat ze kunnen worden opgenomen in de database en gebruikt voor later onderzoek.

In maart 2006 is er een licht bijgewerkte versie van de fietskaart verschenen, in een oplage van 10.000 exemplaren. We hebben een exemplaar voor u meegenomen, dat we u zodadelijk zullen overhandigen.

Het gaat om de vierde uitgave van maart 2006, die reeds een aantal kleine aanpassingen bevat. We werken momenteel nog aan een nieuwe, sterk verbeterde versie, waarop ook de hoogteverschillen zullen worden aangeduid. Dat bleek niet zo evident te zijn. We hebben een beroep gedaan op de cartografische expertise van de universiteit van Luik. De kaart zou in de loop van volgend jaar beschikbaar moeten zijn.

We zullen in de toekomst naar het voorbeeld van Michelin of Maporama voor automobilisten ook een website maken waar fietsers kunnen nagaan wat de kortste, de snelste of de vlakste route is tussen twee punten in Brussel.

De fietstellingen gebeuren niet alleen in de Wetstraat, maar een beetje overal in het gewest. Er wordt ook nagegaan of het om vrouwen of mannen gaat, of de fietsers een helm dragen, of ze een kinderzitje hebben, enzovoort. Aan het einde van het jaar wordt een jaaroverzicht uitgebracht.

De tellingen in de Wetstraat werden steeds indicatief op de website weergegeven. Dit jaar is dat nog niet gebeurd, maar ik kan ze u als primeur meegeven: op dinsdag 28 maart werden er tussen 8 en 9 uur 's morgens 165 fietsers geteld, op dinsdag 30 mei 198 fietsers en op dinsdag 19 september 329 fietsers.

Omdat er op bepaalde tijdstippen heel veel fietsers passeren op bepaalde meetpunten, zullen we volgend jaar een nieuw proefproject met mechanische fietstellingen starten. Die techniek is

jugé nécessaire de prendre contact avec mes services.

Entre-temps, nous avons transmis les données aux enquêteurs, pour qu'elles soient reprises dans leur base de données et puissent être utilisées lors d'une enquête ultérieure. Une version légèrement actualisée de la carte vélo, tirée à 10.000 exemplaires, est parue en mars 2006.

Nous travaillons actuellement à l'élaboration d'une nouvelle version, fortement améliorée, qui indiquera aussi les dénivellations. Nous avons fait appel à l'expertise cartographique de l'université de Liège et la carte devrait être disponible au cours de l'année prochaine.

A l'instar de Michelin ou Maporama pour les automobilistes, nous créerons à l'avenir un site internet où les cyclistes pourront rechercher le meilleur itinéraire selon divers critères pour rallier deux points de Bruxelles.

Nous procédons à des comptages vélo rue de la Loi, mais aussi un peu partout dans la région. Un récapitulatif sera dressé à la fin de l'année.

En ce qui concerne les comptages rue de la Loi, nous avons relevé le mardi 28 mars entre 08h00 et 09h00, 165 cyclistes, le mardi 30 mai, 198 cyclistes, et le mardi 19 septembre 329 cyclistes.

Puisque, à certains moments, de très nombreux cyclistes passent à certains points de contrôle, nous lancerons l'an prochain un nouveau projet pilote de comptages mécaniques. Nous espérons ainsi obtenir des chiffres encore plus précis.

Le manager vélo et la cellule vélo doivent faire davantage que stimuler et coordonner l'usage de ce véhicule. Ils doivent aussi développer et faire aménager les pistes cyclables, faire peindre et entretenir les sas vélo, faire installer des abris pour vélos, faire entretenir les circuits cyclables, actualiser la carte vélo et le site internet, etc.

En outre, nous nous attelons toujours à l'élaboration du plan vélo.

vergelijkbaar met die welke voor auto's wordt gebruikt. We hopen hiermee nog meer nauwkeurige cijfers te kunnen geven.

De fietsmanager en de fietscel moeten meer doen dan het fietsgebruik stimuleren en coördineren. Zij moeten ook fietspaden ontwerpen en laten aanleggen, fietssluisen laten schilderen en onderhouden, fietsstallingen laten plaatsen, de fietsroutes laten onderhouden, de fietskaart en de website up-to-date houden, enzovoort.

Wij zijn bovendien nog altijd volop bezig met het uitwerken van het fietsplan.

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- Ik dank u voor uw antwoord. Ik had nog een opmerking over de hoogtelijnen. Er is in Laken een instituut dat de hoogteverschillen in het Brussels Gewest registreert en over een aantal maquettes beschikt. Als studente heb ik hoogtekaarten moeten gebruiken en ik weet dat die vrij beschikbaar zijn. Het verbaast me dan ook dat het niet gemakkelijk is om die informatie in de fietskaart te verwerken.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik veronderstel dat mijn diensten contact hebben genomen met dat instituut. Geeft u me misschien eens de contactgegevens door, dan zal ik ze aan de fietsmanager bezorgen.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS AMPE

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE
WERKEN,**

**betreffende "het voorzien van wandel- en
fietsroutes doorheen de gebieden van**

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- Je vous signale qu'un institut situé à Laeken répertorie toutes les courbes de niveaux de la Région bruxelloise et dispose de nombreuses maquettes. Ces cartes sont aisément accessibles. Il me paraît dès lors étonnant que les cartes cyclistes ne comportent pas de telles informations.

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- Je suppose que mes services ont pris contact avec cet institut. Donnez m'en les coordonnées et je les transmettrai au coordinateur vélo.

- 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 "les chemins prévus pour les
promeneurs et les cyclistes dans les zones**

gewestelijk belang".

De voorzitter.- Mevrouw Ampe heeft het woord.

Mevrouw Els Ampe.- De regering is onlangs gestart met het opstellen van richtplannen voor de hefboomgebieden, met name voor het hefboomgebied Kruidtuin. In deze gebieden bevinden zich ook Gebieden van Gewestelijk Belang (GGB) waar nog grote bouwwerken zullen worden uitgevoerd en een aantal bestemmingen moeten worden bepaald.

Ik wil graag voorstellen om in deze gebieden ook voor wandel- en fietspaden te voorzien. Het zijn immers grote gebieden, en de omwonenden moeten zich er ook kunnen verplaatsen. Heeft de fietsmanager al de opdracht gekregen om zich met deze zaak bezig te houden? Hebt u bepaalde plannen? Hebt u overleg gepleegd met minister Picqué?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Ik kan op al uw vragen kort "ja" antwoorden.

Mevrouw Els Ampe.- Ik heb daarover nochtans niets teruggevonden in het eerste richtplan.

De heer Pascal Smet, minister.- Daar hebben we nochtans aan gewerkt. Er worden zelfs bomen geplant en er komen fietspaden. Het terrein in kwestie is privé-terrein. Om bepaalde juridische redenen stonden sommige zaken niet op het eerste plan. Er komt een tweede plan waarop die paden wel zichtbaar zijn.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-

d'intérêt régional".

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

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Le gouvernement a procédé récemment à l'établissement des schémas-directeurs pour la zone-levier du Botanique. Ces territoires comprennent des Zones d'Intérêt Régional (ZIR) où sont prévus de grands chantiers et pour lesquels les affectations doivent encore être définies.*

Ne pourrait-on y prévoir des chemins pour les piétons et les cyclistes ? Le coordinateur vélo a-t-il reçu la charge de ce dossier ? Avez-vous des plans à ce sujet ? Avez-vous eu une concertation avec M. Picqué sur ce point ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je réponds oui à toutes vos questions.*

Mme Els Ampe (en néerlandais).- *Je n'ai pourtant rien vu qui s'y réfère dans le premier schéma-directeur.*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Pourtant des arbres ont été plantés et des pistes cyclables sont prévues. Il s'agit d'un terrain privé. Pour des raisons d'ordre juridique, le premier schéma- directeur ne reprenait pas certains éléments. Néanmoins, un deuxième schéma est prévu dans lequel ces sentiers seront visibles.*

- 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

LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de dienstregeling van de MIVB voor de zomer".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (*in het Frans*).- *Een van de prioriteiten van de regeringsverklaring is de verbetering van het aanbod van openbaar vervoer. De MIVB streeft vooral naar een betere reisnelheid en regelmaat van de trams en bussen.*

Hoewel er tijdens de zomervakantie amper files zijn, rijden de bussen even onregelmatig en zijn ze even afgeladen vol als tijdens de rest van het jaar. Dat komt omdat er veel te weinig bussen rijden tijdens de zomer. Het aantal reizigers daalt dan ook, maar in veel minder mate.

Het is jammer dat de dienstregeling zodanig wordt ingeperkt in de zomer. Wie moet werken wordt ook in de zomer verondersteld op tijd te komen. Vaak nemen pendelaars in de zomer de auto om te vermijden dat ze veel langer dan normaal onderweg zijn. Het zijn dus mensen zonder wagen die het hardst worden getroffen door de zomerregeling, en dat is een slecht signaal.

Omdat Brussel in de zomer minder files en parkeerproblemen kent en de dienstverlening van het openbaar vervoer op dat moment minder aantrekkelijk is, grijpen mensen gemakkelijker naar hun wagen en bestaat het risico dat ze dat ook in september blijven doen.

Toeristen die tijdens de zomermaanden Brussel bezoeken, gebruiken hoofdzakelijk het openbaar vervoer. Als ons netwerk niet efficiënt is, is dat slecht voor het imago van het gewest.

Omdat het openbaar vervoer tijdens de vakantieperiode minder met verkeershinder te kampen heeft, zou het dan juist kunnen bewijzen dat het efficiënt en regelmatig kan rijden. Maar wanneer men te weinig - en daardoor overvolle - bussen inzet, lopen die opnieuw vertraging op.

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les horaires d'été de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- La déclaration gouvernementale fait de l'amélioration de l'offre de transports en commun une de ses priorités en matière de mobilité. Par ailleurs, un des soucis principaux de la STIB réside dans la vitesse commerciale et la régularité de ses lignes de surface, pour les trams et les bus.

Pourtant, alors que les périodes de vacances scolaires, en particulier celles d'été, offrent des conditions de circulation nettement améliorées pour les transports en commun de surface, puisque les embouteillages sont quasi inexistant, les problèmes d'irrégularité et de surcharge des bus sont tout aussi aigus que le reste de l'année, et parfois même pires. Cette situation est liée au fait que la diminution des fréquences des transports en commun de surface, en tout cas aux heures de pointe, est beaucoup trop importante par rapport à la diminution du nombre de voyageurs.

Si l'absence des écoliers et des travailleurs en congé réduit en effet la demande de transport, il faut déplorer que l'offre de la STIB se trouve diminuée bien au-delà de la réduction du nombre de voyageurs. Par ailleurs, si le monde scolaire est en congé durant toute l'étendue des horaires d'été, il n'en va pas de même pour les travailleurs qui sont toujours tenus par des horaires aussi contraignants que le reste de l'année. Cela signifie que les personnes qui travaillent à un moment de l'été et qui prennent les transports en commun se voient offrir un service dégradé, ce qui leur laisse le choix, selon qu'elles font partie ou non du public captif de la STIB, entre un allongement de leur temps de parcours ou le recours à la voiture. Ce sont donc les personnes non motorisées qui payent le plus cher cette dégradation de l'offre, ce qui est un très mauvais signal.

Cette situation est d'autant plus dangereuse que le

Deze situatie ligt geheel niet in de lijn van een dynamisch gewestelijk mobiliteitsbeleid. Heeft u het met de MIVB al gehad over de problematische zomerdienstregeling? Is dit item opgenomen in het beheerscontract dat momenteel in bespreking is?

public qui utilise les transports en commun durant l'année va de nouveau recourir à sa voiture, étant donné de moindres embouteillages et problèmes de parking et un service de transport en commun dégradé. Se présente alors le risque qu'en septembre ces personnes ne reprennent plus les transports publics.

Enfin, l'été est également synonyme de tourisme et nous savons que de nombreux touristes utilisent à Bruxelles, comme dans d'autres grandes villes, principalement les transports en commun pour se déplacer. La forte perte d'efficacité de nos trams et bus en cette période est dommageable pour l'image de notre Région.

Alors que la vitesse commerciale est une des priorités de la politique de mobilité de notre Région, la période de vacances, qui se caractérise par peu de voitures et peu d'embouteillages, serait idéale pour prouver que, dès que les bus ne sont plus englués dans les embouteillages, ils gagnent en efficacité et en régularité, ce à moindre coût. Malheureusement, un bus bondé, avec la montée à l'avant, va prendre du retard et l'augmenter à chaque arrêt.

Cette situation digne des années du tout à l'automobile, où l'on dégradait fortement les services de transport en commun, semble fort peu compatible avec la politique dynamique de notre Région en matière de mobilité.

La question des horaires d'été a-t-elle déjà été évoquée avec la STIB en vue d'améliorer la situation ? Dans le contrat de gestion actuellement en négociation, cette question est-elle abordée ?

Avez-vous déjà évoqué la question des horaires d'été avec la STIB afin d'améliorer la situation ? Le contrat de gestion en cours de négociation avec la STIB aborde-t-il ce problème ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Ik heb het probleem met de MIVB besproken. De MIVB zal tijdens de schoolvakanties voorzien in een meer uitgebreide dienstregeling.*

Het is de bedoeling dat het probleem helemaal

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce problème a effectivement été abordé avec la STIB. Afin d'améliorer la situation, et tout en respectant le cadre du contrat de gestion actuel, la STIB a inclus un horaire "blanc" relatif aux vacances scolaires.

wordt opgelost, wanneer het volgende beheers-contract in werking treedt.

De regering zal dit onderwerp tijdens de komende dagen bespreken. Ik hoop alleen maar dat er genoeg geld beschikbaar zal zijn om onze plannen te verwezenlijken.

- Het incident is gesloten.

Par ailleurs, le prochain contrat de gestion prévoit de remédier au problème en renforçant les offres de transport en commun en période d'été.

Le gouvernement débattra de ces questions au cours des prochains jours. Je souhaite seulement que nous puissions disposer des fonds suffisants pour concrétiser ces différents projets.

- L'incident est clos.