



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

14 FÉVRIER 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROJET D'ORDONNANCE

relative à la gestion de la sécurité
des infrastructures routières

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Arnaud VERSTRAETE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, Mmes Cielkje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : MM. Jamal Ikazban, Hicham Talhi, Mme Aurélie Czekalski.

Voir :

Documents du Parlement :

A-635/1 – 2022/2023 : Projet d'ordonnance

GEWONE ZITTING 2022-2023

14 FEBRUARI 2023

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende het beheer van de
verkeersveiligheid van
weginfrastructuur

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Arnaud VERSTRAETE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, mevr. Cielkje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: de heren Jamal Ikazban, Hicham Talhi, mevrouw Aurélie Czekalski.

Zie :

Stukken van het Parlement:

A-635/1 – 2022/2023: Ontwerp van ordonnantie

I. Exposé introductif de la secrétaire d'État Barbara Trachte, loco Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mme Barbara Trachte présente le projet d'ordonnance au nom de la ministre Elke Van den Brandt, excusée. La sécurité routière est une priorité absolue pour la ministre Van den Brandt et pour ce gouvernement. Chaque victime de la route est une victime de trop. C'est pourquoi une zone 30 unifiée a été instaurée, la Région a tant investi pour résoudre des points noirs à Bruxelles et le nombre de radars a été fortement augmenté. Cette combinaison d'informer les citoyens, d'adapter les infrastructures et de sanctionner nous mènera à notre principal objectif : zéro mort et blessé grave sur nos routes d'ici 2030.

Bien entendu, la politique de la mobilité comporte également des aspects juridiques importants. Ce projet d'ordonnance transpose dans notre législation une directive européenne modifiée. Les grandes lignes de cette réforme seront présentées par M. Kristof De Mesmaeker et par Mme Isabelle Janssens, de la cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité.

M. Kristof De Mesmaeker, directeur de la direction Mobilité et Sécurité routière à Bruxelles Mobilité, indique que la matière est actuellement réglée par l'ordonnance du 19 mai 2011, qui transpose la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 et qui fait l'objet d'arrêtés d'exécution du 13 juin 2013. Cette directive fut modifiée par la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019; il s'agit à présent de transposer cette dernière, ce qui aurait dû en principe être fait pour 2021 au plus tard.

La directive a été modifiée afin de réduire le nombre de victimes de la route. Dans cette perspective, il s'agit de se doter d'infrastructures intrinsèquement sûres, mais aussi de déterminer des procédures standardisées et communes aux Etats membres. L'ensemble du réseau doit être analysé sous l'angle de la sécurité. Des inspections des infrastructures sont donc régulièrement menées, soit à titre périodique, soit pour corriger un défaut constaté. Des inspections conjointes à un tunnel et au réseau contigu sont également envisageables. Par ailleurs, la directive a introduit le concept d'utilisateur vulnérable.

Ces objectifs ne sont pas nouveaux pour Bruxelles Mobilité, en ce sens qu'ils sont déjà prévus par le plan régional de sécurité routière 2021-2030.

Le champ d'application de la directive a été élargi et porte essentiellement sur les autoroutes et les voiries principales, mais pas sur les tunnels, qui sont couverts par une autre directive et une autre ordonnance. Un Etat peut demander à ce qu'une voirie échappe à l'application de la directive, moyennant justification. Mais il peut aussi en étendre le

I. Inleidende uiteenzetting van staatssecretaris Barbara Trachte, loco minister Elke Van den Brandt

Staatssecretaris Barbara Trachte stelt het ontwerp van ordonnantie voor in naam van minister Elke Van den Brandt, die verontschuldigd is. De verkeersveiligheid is een absolute prioriteit voor minister Van den Brandt en voor deze regering. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Daarom is de afgelopen jaren werk gemaakt van een eengemaakte zone 30, daarom heeft het gewest zo fors geïnvesteerd in het wegwerken van zwarte punten in Brussel, en daarom is het aantal snelheidscamera's fors uitgebreid. Het is die combinatie van informeren, infrastructuur aanpassen en sanctioneren die zal leiden tot onze hoofddoelstelling: nul verkeersdoden en zwaargewonden op onze wegen tegen 2030.

Het verkeersbeleid heeft vanzelfsprekend ook belangrijke juridische aspecten. Vandaag behandelen we de omzetting van een gewijzigde Europese richtlijn in onze wetgeving. De hoofdlijnen van deze hervorming zullen worden gepresenteerd door de heer Kristof De Mesmaeker en mevrouw Isabelle Janssens, van de cel Verkeersveiligheid bij Brussels Mobilité.

De heer Kristof De Mesmaeker, directeur van de directie Mobilité en Verkeersveiligheid bij Brussel Mobilité, geeft aan dat de aangelegenheid momenteel wordt geregeld door de ordonnantie van 19 mei 2011, die richtlijn 2008/96/EG van 19 november 2008 omzet en die het voorwerp uitmaakt van uitvoeringsbesluiten van 13 juni 2013. Deze richtlijn werd gewijzigd bij richtlijn 2019/1936 van 23 oktober 2019; die moet nu worden omgezet, wat in principe uiterlijk in 2021 had moeten gebeuren.

De richtlijn werd gewijzigd om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Vanuit dat oogpunt is het de bedoeling om intrinsiek veilige infrastructuur aan te bieden, maar ook om gestandaardiseerde procedures vast te stellen die gelden voor alle lidstaten. Het gehele wegennet moet vanuit veiligheids oogpunt worden geanalyseerd. Daarom worden regelmatig inspecties van de infrastructuur uitgevoerd, hetzij op periodieke basis, hetzij om een manco te verhelpen. Ook gezamenlijke inspecties van een tunnel en het aangrenzende wegennet zijn mogelijk. Bovendien wordt in de richtlijn het begrip 'kwetsbare weggebruiker' ingevoerd.

Deze doelstellingen zijn niet nieuw voor Brussel Mobilité, want ze zijn al opgenomen in het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030.

Het toepassingsgebied van de richtlijn werd uitgebreid tot hoofdzakelijk autosnelwegen en hoofdweges, maar niet tot de tunnels, die onder een andere richtlijn en ordonnantie vallen. Een staat kan verzoeken een weg uit te sluiten van de toepassing van de richtlijn, mits dit wordt gemotiveerd. Maar hij kan ook het toepassingsgebied uitbreiden; dat is in feite

champ d'application ; c'est d'ailleurs ce que prévoit le projet d'ordonnance. La directive trouve à s'appliquer depuis la conception d'une route jusqu'à son exploitation.

Mme Isabelle Janssens, de la même cellule de Bruxelles Mobilité, ajoute que les arrêtés de 2013 ont intégré les voiries régionales dites du réseau primaire dans l'ordonnance du 19 mai 2011. Pour ne pas réduire ces exigences, le gouvernement envisage de faire entrer dans le champ d'application de l'ordonnance en projet davantage que les 5,28 km de voiries concernées au sens strict, et d'y ajouter les voiries « auto plus », « poids lourds plus » et « transports en commun plus », car c'est sur ces voiries que sont concentrés les usagers motorisés, ceux qui causent le plus d'accidents. Ce seront à peu près les mêmes voiries que celles qui sont déjà visées par l'ordonnance du 19 mai 2011.

Le projet d'ordonnance prévoit tout d'abord des procédures préventives, relatives notamment à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets planifiés. Il s'agira de répertorier tous les éléments devant être sécurisés, à l'appui des statistiques d'accidents. Une autre procédure préventive est celle de l'audit de sécurité routière portant sur les plans d'infrastructure, afin d'établir des recommandations. Si celles-ci ne sont pas suivies, l'auteur du projet doit le justifier.

La procédure de gestion de la sécurité du réseau, quant à elle, consiste en une analyse régulière du réseau, au moyen d'exams visuels et de statistiques relatives aux accidents graves. Elle donne lieu à des inspections ou à des mesures correctives. Cette procédure prévoit des classements des voiries, par catégories de gravité, à transmettre à la Commission européenne tous les cinq ans. Le projet d'ordonnance prévoit d'autre part la rédaction d'un rapport pour chaque accident mortel, pour en déterminer les éléments caractéristiques.

Cette procédure est celle qui entoure les ZACA (zones à concentration d'accidents) bien connues. Le plan régional de sécurité routière prévoit d'identifier ces zones tous les deux ans. Une ZACA doit faire l'objet d'un aménagement de résolution endéans les trois ans de son identification, selon un cycle de vie en six étapes.

Enfin, la procédure curative requiert une inspection de sécurité routière sur le terrain, soit ciblée, soit périodique. Ce type d'inspection est déjà pratiqué actuellement.

En fin de compte, la directive apporte peu de changements au regard de l'ordonnance en vigueur. Toutes les procédures prévues sont déjà gérées par Bruxelles Mobilité. Néanmoins, l'établissement de rapports à la Commission européenne sera une nouveauté.

II. Discussion générale

M. David Weytsman accueille favorablement ce projet d'ordonnance, entre autres pour ce qui concerne la fréquence

wat is voorzien in het ontwerp van ordonnantie. De richtlijn is van toepassing vanaf het ontwerp van een weg tot de uitbating ervan.

Mevrouw Isabelle Janssens, van dezelfde cel van Brussel Mobiliteit, voegt eraan toe dat de gewestwegen van het zogenoemde primaire netwerk met de besluiten van 2013 in de ordonnantie van 19 mei 2011 zijn opgenomen. Om deze eisen niet te verlagen, wil de regering meer dan de 5,28 km wegen waarover het in strikte zin gaat in het ontwerp van ordonnantie opnemen en de wegen 'auto plus', 'zware voertuigen plus' en 'openbaar vervoer plus' toevoegen, aangezien het op deze wegen is dat de gemotoriseerde weggebruikers geconcentreerd zijn en de meeste ongevallen veroorzaken. Dit zullen min of meer dezelfde wegen zijn als de wegen die reeds onder de ordonnantie van 19 mei 2011 vallen.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet in de eerste plaats in preventieve procedures, met name voor de beoordeling van de gevolgen van geplande projecten voor de verkeersveiligheid. Het doel is een lijst op te stellen van alle elementen die veilig moeten worden gemaakt, op basis van ongevallenstatistieken. Een andere preventieve procedure is de verkeersveiligheidsaudit van de infrastructuurplannen om aanbevelingen op te stellen. Indien deze niet worden gevolgd, moet de indiener van het project dit verantwoorden.

De procedure voor het beheer van de veiligheid van het wegennet bestaat uit een regelmatige analyse van het net aan de hand van visuele inspecties en statistieken over ernstige ongevallen. Die leidt tot inspecties of corrigerende maatregelen. Volgens deze procedure worden classificaties van wegen, per categorie van ernst, om de vijf jaar aan de Europese Commissie toegezonden. Het ontwerp van ordonnantie voorziet ook in de opstelling van een verslag voor elk dodelijk ongeval, teneinde de kenmerkende elementen ervan vast te stellen.

Dit is de procedure rond de welbekende ZACA's (ongevalgevoelige zones). Het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid voorziet om de twee jaar in de vaststelling van ongevalgevoelige zones. Een ongevalgevoelige zone moet binnen drie jaar na de vaststelling worden opgelost, volgens een levenscyclus van zes fasen.

Ten slotte vereist de curatieve procedure een gerichte of periodieke verkeersveiligheidsinspectie op het terrein. Dit soort inspectie wordt nu al toegepast.

Per slot van rekening brengt de richtlijn weinig wijzigingen aan in de bestaande ordonnantie. Alle vastgestelde procedures worden al beheerd door Brussel Mobiliteit. Het opstellen van verslagen aan de Europese Commissie zal echter nieuw zijn.

II. Algemene bespreking

De heer David Weytsman is ingenomen met dit ontwerp van ordonnantie, onder meer wat betreft de frequentie van de

des rapports de sécurité routière.

Comme il l'a déjà souvent dit, M. Weytsman avance que la gestion de la sécurité ne peut se limiter à tracer des lignes de peinture et à placer des blocs de béton. Or, les statistiques bruxelloises de sécurité routière sont mauvaises, avec des chiffres en hausse par rapport à 2021. Le nombre de blessés en 2022 est le plus haut depuis dix ans. Il devenait donc urgent de revoir nos procédures d'inspection du réseau et notre aménagement de la voirie.

Selon un rapport de la Cour des comptes de 2021, le réseau régional ne fait plus l'objet d'inspections régulières et la connaissance du réseau se fonde essentiellement sur les signalements de l'application « Fix my street », ce qui insuffisant étant donné que ce type de contrôle se réduit aux éléments visibles en surface. Peut-on assurer que le projet d'ordonnance répond à cette critique de la Cour des comptes ?

Ce projet d'ordonnance est donc à saluer, pour autant que les moyens nécessaires soient mis à disposition de l'administration, ce qui n'est malheureusement pas le cas. Année après année, Bruxelles Mobilité est en sous-effectif. L'administration n'est pas en mesure d'analyser correctement les infrastructures et ne dispose pas d'une connaissance appropriée du sous-sol. Pourtant, la sécurité routière devrait constituer une priorité politique.

Le coût induit par les nouvelles mesures inscrites dans le projet a-t-il fait l'objet d'une estimation ? Ces nouvelles missions auront forcément un coût.

Le projet d'ordonnance porte-t-il aussi sur les pistes cyclables sécurisées, fussent-elles temporaires ?

Enfin, pourquoi ne pas avoir profité de cette transposition de directive pour y intégrer les tunnels et abroger l'ordonnance du 16 mai 2019 ?

Mme Cieltje Van Achter déclare qu'il faudrait sécuriser bien plus vite les points noirs de sécurité routière. Les voiries visées par le projet d'ordonnance seront-elles exclusivement des voiries régionales ? Cela a son importance, quand on observe la manière dont les points noirs sont traités sur les voiries communales. Ces points-là devront faire l'objet d'une attention redoublée si l'on prétend tendre vers zéro mort et zéro blessé grave.

S'il est vrai que les ZACA devront être traitées endéans les trois ans, qu'en sera-t-il de la place Meiser, dont on attend le réaménagement depuis 2013 ? Le traitement des ZACA souffre souvent d'un manque de résolution politique et de moyens budgétaires insuffisants. Le projet d'ordonnance pourra-t-il contraindre le gestionnaire de la voirie à prendre le taureau par les cornes ?

Enfin, l'oratrice rejoint la question de M. Weytsman relative aux conséquences du projet sur les dépenses publiques. En dépit de ce qu'affirme le gouvernement, il y en aura certainement. L'avis de l'Inspection des Finances a-t-il été sollicité ?

verkeersveiligheidsverslagen.

Zoals hij vaak heeft gezegd, stelt de heer Weytsman dat het veiligheidsbeheer niet beperkt mag blijven tot het trekken van verflijnen en het plaatsen van betonblokken. De Brusselse verkeersveiligheidsstatistieken zijn slecht: de cijfers zijn gestegen ten opzichte van 2021. Het aantal gewonden in 2022 is het hoogste in tien jaar. Het werd daarom dringend noodzakelijk om onze procedures voor de inspectie van het wegennet en onze weginrichting te herzien.

Volgens een verslag van het Rekenhof uit 2021 wordt het gewestelijke wegennet niet meer regelmatig geïnspecteerd en is de kennis van het net hoofdzakelijk gebaseerd op meldingen van de applicatie 'Fix my street', wat onvoldoende is omdat dit type controle zich beperkt tot wat zichtbaar is aan de oppervlakte. Kunnen we er zeker van zijn dat het ontwerp van ordonnantie tegemoetkomt aan deze kritiek van het Rekenhof?

Dit ontwerp van ordonnantie moet dus worden toegejuicht, voor zover de nodige middelen ter beschikking worden gesteld aan de overheidsdienst, wat helaas niet het geval is. Jaar na jaar is Brussel Mobiliteit onderbemand. De overheidsdienst is niet in staat de infrastructuur naar behoren te analyseren en beschikt niet over voldoende kennis van de ondergrond. Verkeersveiligheid zou nochtans een politieke prioriteit moeten zijn.

Werden de kosten van de nieuwe maatregelen in het ontwerp geraamd? Deze nieuwe opdrachten hebben noodzakelijkerwijs een prijs.

Heeft het ontwerp van ordonnantie ook betrekking op de beveiligde fietspaden, ook al zijn die tijdelijk?

Tot slot, waarom werd geen gebruik gemaakt van deze omzetting van de richtlijn om de tunnels op te nemen en de ordonnantie van 16 mei 2019 op te heffen?

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat de zwarte punten in de verkeersveiligheid veel sneller moeten worden aangepakt. Zullen de wegen die onder het ontwerp van ordonnantie vallen enkel gewestwegen zijn? Dit is belangrijk als men kijkt naar de manier waarop de zwarte punten op de gemeentelijke wegen worden aangepakt. Deze punten moeten extra aandacht krijgen als men wil streven naar nul doden en nul zwaargewonden.

Als het klopt dat de ongevalgevoelige zones binnen de drie jaar moeten worden aangepakt, wat gebeurt er dan met de heraanleg van het Meiserplein, waarop we al sinds 2013 wachten ? De aanpak van de ongevalgevoelige zones lijdt vaak onder een gebrek aan politieke wil en onvoldoende budget. Kan het ontwerp van ordonnantie een stok achter de deur zijn voor de wegbeheerder?

Ten slotte sluit de spreker zich aan bij de vraag van de heer Weytsman over de gevolgen van het ontwerp voor de overheidsuitgaven. Ondanks wat de regering zegt, zullen er zeker zijn. Werd het advies van de Inspectie van Financiën gevraagd?

M. Julien Uyttendaele observe que ce projet d'ordonnance, qui transpose une directive, n'appelle pas de longs commentaires. Il aimerait également en savoir plus sur les incidences budgétaires du projet d'ordonnance. Il est bon que le gouvernement soit parti d'une page blanche pour cette transposition. Au surplus, le député salue l'analyse de sécurité routière dès la conception du projet d'infrastructure ainsi que l'analyse comparative en cas de transformation d'une voirie, à partir d'une méthodologie harmonisée recommandée par la Commission européenne.

M. Arnaud Verstraete affirme que la sécurité routière est une priorité à ses yeux. On ne peut accepter qu'une personne en bonne santé disparaisse ou voie sa vie bouleversée par un accident de la route. Le projet d'ordonnance contribuera à réduire le nombre de ces drames, dans une optique dite « vision zero ». On ne peut nier que l'infrastructure a un rôle crucial dans la prévention des accidents de la route et qu'elle est encore loin d'être irréprochable. Si les usagers commettent des erreurs de conduite, et c'est inévitable, il faut que l'infrastructure permette d'éviter les accidents corporels.

Il est heureux que les usagers vulnérables de la voirie soient désormais une catégorie expressément inscrite dans la législation. C'est une avancée majeure du projet, même si cela correspond à l'action déjà menée par l'administration. Ces personnes doivent être protégées de la circulation routière.

D'autre part, la combinaison d'une approche préventive et curative est judicieuse. La Région jouira grâce à cela d'une connaissance précise de son infrastructure. Il s'agit d'ailleurs de rectifier les assertions de M. Weytsman au sujet des aménagements temporaires sur la voirie à l'aide de blocs de béton. On ne peut démontrer aucune corrélation entre ceux-ci et la hausse du nombre de victimes de la route. Il s'agit là d'un raccourci honteux. Certes, les blocs de béton sont laids et il vaut mieux placer des bacs de fleurs ou des arbustes, mais cela relève de l'esthétique et non de la sécurité routière. Que du contraire, ces blocs contribuent sans doute à plus de sécurité.

Bruxelles Mobilité dispose-t-il d'assez de moyens pour mener à bien les missions prévues dans le projet d'ordonnance ? D'autre part, quel est le pourcentage des voiries qui tombera sous le coup de ce dispositif ? Des voiries communales seront-elles concernées ? Si oui, y aura-t-il des adaptations des procédures ? Enfin, les personnes à mobilité réduite sont-elles bien incluses dans la catégorie des usagers vulnérables ? Ils ont des besoins spécifiques et ne sont pas expressément mentionnés dans le texte.

Mme Isabelle Pauthier salue les audits et les inspections de sécurité routière effectués par Bruxelles Mobilité depuis 2013. Le dispositif en projet ne sera pas moins ambitieux que celui en vigueur, c'est rassurant.

La députée souscrit au concept d'infrastructure intrinsèquement sûre dès la conception. Mais il faut aussi composer avec les voiries existantes, dont beaucoup avaient été conçues comme des axes de pénétration, dans la foulée de l'Exposition universelle de 1958, à une époque où la Belgique comptait un million de voitures, alors qu'il y en a 6 millions

De heer Julien Uyttendaele merkt op dat dit ontwerp van ordonnantie, dat een richtlijn omzet, geen aanleiding geeft tot lange opmerkingen. Hij zou ook meer willen weten over de budgettaire gevolgen van het ontwerp van ordonnantie. Het is goed dat de regering met deze omzetting vanaf nul is begonnen. Voorts verwelkomt de volksvertegenwoordiger de verkeersveiligheidsanalyse vanaf de ontwerpfase van het infrastructuurproject en de vergelijkende analyse in geval van omvorming van een weg, op basis van een door de Europese Commissie aanbevolen geharmoniseerde methode.

De heer Arnaud Verstraete zegt dat verkeersveiligheid voor hem een prioriteit is. Het is onaanvaardbaar dat een gezond persoon niet meer thuiskomt of dat zijn leven wordt ontworcht door een verkeersongeval. Het ontwerp van ordonnantie zal het aantal van deze drama's helpen verminderen, met het oog op de zogenoemde nulvisie. Het valt niet te ontkennen dat de infrastructuur een cruciale rol speelt bij het voorkomen van verkeersongevallen en dat deze nog verre van perfect is. Als gebruikers rijfouten maken, en dat is onvermijdelijk, moet de infrastructuur letselongevallen kunnen voorkomen.

Het is een goede zaak dat de kwetsbare weggebruikers nu expliciet in de wetgeving zijn opgenomen. Dit is een belangrijke stap voorwaarts in het ontwerp, ook al ligt het in de lijn van wat de administratie reeds heeft gedaan. Deze mensen moeten beschermd worden tegen het wegverkeer.

Anderzijds is de combinatie van een preventieve en een curatieve aanpak zinvol. Dit zal het gewest een duidelijk inzicht geven in zijn infrastructuur. Het is belangrijk om de uitspraken van de heer Weytsman over tijdelijke inrichtingen op de weg met betonblokken recht te zetten. Er is geen enkele aanwijzing van een correlatie tussen deze betonblokken en de toename van het aantal verkeersslachtoffers. Dat is beschamend kort door de bocht. Natuurlijk zijn betonblokken lelijk en is het beter om bloembakken of struiken te plaatsen, maar dit is een kwestie van esthetiek, niet van verkeersveiligheid. Integendeel, deze blokken dragen ongetwijfeld bij tot meer veiligheid.

Beschikt Brussel Mobilité over voldoende middelen om de in het ontwerp van ordonnantie genoemde opdrachten uit te voeren? Welk percentage van de wegen zal onder deze regeling vallen? Heeft deze betrekking op de gemeentelijke wegen? Zo ja, worden de procedures aangepast? Ten slotte, vallen personen met beperkte mobiliteit onder de categorie kwetsbare weggebruikers? Zij hebben specifieke behoeften en worden in de tekst niet expliciet genoemd.

Mevrouw Isabelle Pauthier is verheugd over de verkeersveiligheidsaudits en -inspecties die Brussel Mobilité sinds 2013 uitvoert. De ontworpen regeling zal niet minder ambitieus zijn dan de huidige, wat geruststellend is.

De volksvertegenwoordigster steunt het concept van intrinsiek veilige infrastructuur vanaf het ontwerp. Maar we hebben ook te maken met de bestaande wegen, waarvan vele zijn ontworpen als invalswegen in de nasleep van de wereldtentoonstelling van 1958, toen België één miljoen auto's telde, tegenover zes miljoen nu. De bevolking van de

aujourd'hui. La population de la ville augmente et de nouveaux usages de la voirie doit être intégrés.

C'est pourquoi le concept d'usager vulnérable est particulièrement pertinent, vu les risques inhérents à la route. Il faut rappeler ici les débats menés dès les années 1980 au sujet d'un « code de la rue », vu les spécificités urbaines telles que la présence soutenue d'usagers dits faibles, qu'on préfère qualifier à présent d'actifs.

Mme Carla Dejonghe soutiendra le projet d'ordonnance, qui contient des mesures appropriées en termes d'analyse d'incidences et de rapportage. Il est bon de faire rapport de tout accident mortel, comme le prévoit également le plan régional de sécurité routière.

Mme Barbara Trachte confirme que « Fix my street » n'est la cause exclusive des inspections et des audits entrepris par Bruxelles Mobilité. Les accidents mortels et les aménagements des ZACA sont d'autres éléments déclencheurs.

Les missions contenues dans le projet d'ordonnance ne sont pas nouvelles pour Bruxelles Mobilité. De plus, l'équipe de la cellule sécurité routière a été renforcée ces deux dernières années, par trois agents chargés de l'infrastructure et par une dizaine de chefs de projet. Une évaluation du nombre de contrôleurs a été réalisée et des engagements sont en cours pour pourvoir au cadre du personnel.

Toutes les pistes cyclables tracées sur les voiries concernées par le dispositif (comme tout autre aménagement sur la voirie) font l'objet d'une analyse d'incidences, y compris les pistes dites « corona », aménagées en 2020 lors du confinement.

Toutes les voiries régionales font d'office l'objet d'audits de sécurité routière et la gestion de la sécurité routière porte sur tout le réseau « auto plus », « poids lourds plus » et « transports en commun plus », y compris les voiries communales. Pour ces dernières, réaliser un audit ou solliciter un avis est une faculté, et non une obligation.

L'avis de l'Inspection des Finances sur le projet d'ordonnance était favorable, de même que celui du ministre du budget. Le gouvernement a tenu à distinguer ce projet d'ordonnance de l'ordonnance du 16 mai 2019 relative aux tunnels routiers, qui requièrent une réglementation spécifique.

Les personnes à mobilité réduite sont bien incluses dans la catégorie des usagers vulnérables. La question de l'accessibilité aux PMR est intégrée dans les analyses de sécurité routière.

Mme Cieltje Van Achter demande si le traitement des ZACA endéans les trois ans revêt un caractère obligatoire et si un dépassement de délai est soumis à une sanction.

Mme Barbara Trachte répond que non. Le gestionnaire

stad groeit en nieuw gebruik van de weg moet worden geïntegreerd.

Daarom is het begrip 'kwetsbare weggebruiker' bijzonder relevant, gezien de risico's die inherent zijn aan de weg. Er zij hier herinnerd aan de debatten die sinds de jaren 80 zijn gevoerd over een 'straatcode', gezien de specifieke stedelijke kenmerken zoals de sterke aanwezigheid van zogenaamde zwakke weggebruikers, die men nu liever actieve weggebruikers noemt.

Mevrouw Carla Dejonghe zal het ontwerp van ordonnantie, dat passende maatregelen bevat op het gebied van effectbeoordeling en rapportering, steunen. Het is een goede praktijk om alle dodelijke ongevallen te rapporteren, zoals ook voorzien is in het gewestelijke verkeersveiligheidsplan.

Mevrouw Barbara Trachte bevestigt dat 'Fix my street' niet de enige aanleiding is voor de inspecties en audits van Brussel Mobiliteit. Andere aanleidingen zijn dodelijke ongevallen en de heraanleg van de ongevalgevoelige zones.

De opdrachten in het ontwerp van ordonnantie zijn niet nieuw voor Brussel Mobiliteit. Bovendien werd het team van de verkeersveiligheidscel de afgelopen twee jaar versterkt met drie infrastructuurmedewerkers en een tiental projectleiders. Er is een evaluatie van het aantal controleurs uitgevoerd en er worden aanwervingen gedaan om het personeelsbestand aan te vullen.

Alle fietspaden op de wegen waarop de regeling betrekking heeft worden (net als elke andere inrichting op de weg) onderworpen aan een effectbeoordeling, ook de zogenaamde 'coronafietspaden' die tijdens de lockdown in 2020 werden aangelegd.

Alle gewestwegen worden automatisch onderworpen aan verkeersveiligheidsaudits en het beheer van de verkeersveiligheid heeft betrekking op het hele net 'auto plus', 'zware voertuigen plus' en 'openbaar vervoer plus', met inbegrip van de gemeentelijke wegen. Voor deze laatste is het uitvoeren van een audit of het inwinnen van advies een optie, geen verplichting.

Het advies van de Inspectie van Financiën over het ontwerp van ordonnantie was gunstig, evenals dat van de minister van Begroting. De regering heeft dit ontwerp van ordonnantie willen onderscheiden van de ordonnantie van 16 mei 2019 betreffende de verkeerstunnels, waarvoor een specifieke reglementering nodig is.

Personen met beperkte mobiliteit behoren inderdaad tot de categorie kwetsbare weggebruikers. De toegankelijkheid voor PBM's is opgenomen in de verkeersveiligheidsanalyses.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of het verplicht is de ongevalgevoelige zones binnen de drie jaar aan te pakken en of er een sanctie staat op een overschrijding van de termijn.

Mevrouw Barbara Trachte antwoordt van niet. De

de voirie n'encourt pas de sanction. Cette échéance est un objectif expressément inscrit dans le plan d'action pour la sécurité routière.

III. Discussion des articles

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

M. David Weytsman réitère sa question sur la spécificité des tunnels routiers. Pourquoi ne les avoir pas inclus dans le projet d'ordonnance ? La signalétique d'une zone piétonne ou d'une zone de rencontre rentre-t-elle dans la définition ?

Mme Barbara Trachte invite le député à poser sa première question en séance plénière, lorsque la ministre en titre, Mme Elke Van den Brandt, sera de retour. Quant à la seconde question, elle indique que le projet d'ordonnance concerne les modifications d'infrastructure, mais pas le simple placement de panneaux, qui tombe sous le coup d'un règlement complémentaire.

M. David Weytsman tient à approfondir le sujet en séance plénière et s'abstient dès lors pour l'heure, lors du vote en commission.

Mme Cielkje Van Achter s'abstient également, pour les mêmes motifs.

Vote

L'article 2 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Articles 3 à 19

Ces articles ne suscitent pas de commentaires.

Votes

Les articles 3 à 19 sont adoptés par 10 voix et 3 abstentions.

wegbeheerder riskeert geen sanctie. Deze termijn is een uitdrukkelijk in het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid opgenomen doelstelling.

III. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

De heer David Weytsman herhaalt zijn vraag over het specifieke karakter van de verkeerstunnels. Waarom zijn deze niet in het ontwerp van ordonnantie opgenomen? Valt de bewegwijzering van een voetgangerszone of een ontmoetingszone onder de definitie?

Mevrouw Barbara Trachte nodigt de volksvertegenwoordiger uit zijn eerste vraag te stellen in de plenaire vergadering, wanneer de bevoegde minister, Elke Van den Brandt, aanwezig zal zijn. Wat de tweede vraag betreft, zegt zij dat het ontwerp van ordonnantie betrekking heeft op wijzigingen van de infrastructuur, maar niet op de eenvoudige plaatsing van borden, waarvoor een aanvullend reglement geldt.

De heer David Weytsman wil deze kwestie verder bespreken in de plenaire vergadering en onthoudt zich daarom voorlopig van stemming in de commissie.

Mevrouw Cielkje Van Achter onthoudt zich eveneens van stemming om dezelfde redenen.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikelen 3 tot 19

Deze artikelen lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 3 tot 19 worden aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

**IV. Vote sur l'ensemble du projet
d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le rapporteur,

Arnaud VERSTRAETE

La présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

**IV. Stemming over het geheel van het
ontwerp van ordonnantie**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

Arnaud VERSTRAETE

De voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL