



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

—————
**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—————
**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 17 OKTOBER 2016**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 17 OCTOBRE 2016**

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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD**SOMMAIRE**

<p>INTERPELLATIES 7</p> <p>Interpellatie van de heer Ridouane Chahid 7</p> <p>tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p> <p>betreffende "de depenalisering van sommige verkeersovertredingen en de verbetering van de behandeling".</p> <p>Bespreking – Sprekers: 9</p> <p>De heer Paul Delva (CD&V) Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA) De heer Bruno De Lille (Groen) Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris De heer Ridouane Chahid (PS)</p> <p>Interpellatie van mevrouw Céline Delforge 17</p> <p>tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,</p> <p>en tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,</p>	<p>INTERPELLATIONS 7</p> <p>Interpellation de M. Ridouane Chahid 7</p> <p>à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p> <p>concernant "la dépenalisation de certaines infractions de roulage et l'amélioration de leur traitement".</p> <p>Discussion – Orateurs : 9</p> <p>M. Paul Delva (CD&V) Mme Cieltje Van Achter (N-VA) M. Bruno De Lille (Groen) Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État M. Ridouane Chahid (PS)</p> <p>Interpellation de Mme Céline Delforge 17</p> <p>à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,</p> <p>et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,</p>
---	--

betreffende "de zware risico's voor de verkeersveiligheid wegens reclameborden en LED-schermen met bewegende beelden op de voetpaden".		concernant "les risques graves pour la sécurité routière que font peser les panneaux publicitaires animés et à écran LED qui apparaissent actuellement sur les trottoirs".	
Bespreking – Sprekers:	20	Discussion – Oratrices :	20
Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)		Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État Mme Céline Delforge (Ecolo)	
MONDELINGE VRAGEN	22	QUESTIONS ORALES	22
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	23	Question orale de M. Marc Loewenstein	23
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de naleving van het principe van het ritsen op de gewestwegen en de invoering van een specifiek bord".		concernant "le respect du principe de la tirette sur les routes régionales et la création d'un panneau spécifique".	
Mondelinge vraag van de heer Pierre Kompany	26	Question orale de M. Pierre Kompany	26
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de uitbreiding van de borden die wijzen op de aanwezigheid van een vaste radar".		concernant "la généralisation des panneaux signalant la proximité d'un radar fixe".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	28	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	28

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de installatie van slimme zones 30".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 32

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

en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de opstelstroken voor fietsers".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 35

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het onderzoek van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid over overtredingen in het verkeer".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille 39

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'installation de zones 30 intelligentes".

Question orale de M. Bruno De Lille 32

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

et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les zones avancées pour cyclistes".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 35

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'enquête de l'Institut belge pour la sécurité routière sur les infractions au code de la route".

Question orale de M. Bruno De Lille 39

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la

belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de veiligheid van de gebruikers van het deelsysteem van elektrische scooters".

Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la sécurité des utilisateurs du système de scooters électriques partagés".

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de depenalisering van sommige verkeersovertredingen en de verbetering van de behandeling".

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De strijd tegen de verkeersonveiligheid is opgebouwd rond preventie en repressie. Jammer genoeg is het moeilijk om een efficiënt beleid te voeren omdat het gerecht niet in staat is om alle overtredingen te behandelen die door de federale en de lokale politie worden vastgesteld.*

Zo zou in de politiezone Brussel-Hoofdstad-Elsene van begin april tot eind juni 2016 bij radarcontroles 5% van de voertuigen in overtreding zijn geweest, wat leidde tot 4.537 onmiddellijke inningen van boetes en 999 processen-verbaal.

Door het gebruik van flitspalen konden 2.985 boetes onmiddellijk worden geïnd. Voorts werden er 786 processen-verbaal opgesteld voor overdreven snelheid, 3.860 voor door het rode licht

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la dépenalisation de certaines infractions de roulage et l'amélioration de leur traitement".

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

M. Ridouane Chahid (PS).- À la suite de mon interpellation du 13 juillet 2015, je reviens vers vous sur la dépenalisation des infractions de roulage, ainsi que sur les mesures prises en vue d'améliorer le traitement de ces infractions.

La lutte contre l'insécurité routière repose sur deux axes : la prévention et la répression. Il est malheureusement difficile d'appliquer des politiques efficaces dans ce domaine étant donné l'incapacité matérielle des Parquets de police à traiter l'ensemble des infractions constatées par les polices fédérale et zonales.

Selon les chiffres communiqués par la zone de police Bruxelles-Capitale-Ixelles, par exemple, de début avril à fin juin 2016, 5% des voitures contrôlées par radar mobile étaient en infraction, ce qui eut pour conséquence l'établissement de 4.537

rijden en 270 voor een combinatie van de twee. Bovendien werden meerdere bestuurders aan een zeer hoge snelheid geflitst.

De controles zijn efficiënter geworden, met als gevolg dat de politie meer pv's opstelt. Bij justitie komen jaarlijks ongeveer 3,3 miljoen pv's voor snelheidsovertredingen binnen. De rechtbanken overwegen nu om een quotum in te stellen zodat ze alle pv's zouden kunnen behandelen.

De vraag is wat er in dat geval met de overige pv's gebeurt. Bestuurders die hun boete onmiddellijk betalen, mogen immers niet zwaarder worden gestraft dan wie zijn boete betwist bij de rechtbank, maar nooit gestraft wordt omdat het parket geen tijd heeft om het dossier te behandelen.

Om dat probleem op te lossen, stelde het College van Procureurs-generaal voor om de strafrechtelijke boetes voor overdreven snelheid met niet meer dan 20 km/u boven de toegelaten snelheid om te zetten in administratieve boetes. Op die manier kan justitie de zwaarste gevallen aanpakken en kunnen de gewesten geschikte maatregelen nemen om kleinere overtredingen te bestraffen.

Hoever staan de maatregelen die de parketten moeten ontlasten, zodat ze alle overtredingen binnen de wettelijke termijn kunnen behandelen?

Welke resultaten leverde de analyse op die u in mei 2015 vroeg bij de cel verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit over de mogelijke invoering van een systeem met administratieve boetes voor kleinere snelheidsovertredingen?

Overlegde u daarover met de andere gewest-regeringen?

Liet u de budgettaire gevolgen van de invoering van administratieve boetes voor verkeers-overtredingen berekenen?

In het kader van de invoering van een lage-emissiezone zou er een netwerk van ANPR-camera's. Zulke camera's, die zijn uitgerust met een systeem voor automatische nummerplaat-herkenning, kunnen voor meerdere doelen worden ingezet. De regering moet vooraf goed overwegen waarvoor ze die precies wil gebruiken. Je kunt ze immers ook inzetten om na te gaan of er voertuigen

perceptions immédiates et de 999 procès-verbaux.

Les caméras automatiques ont par ailleurs permis 2.985 perceptions immédiates, 786 procès-verbaux pour excès de vitesse, 3.860 pour franchissement d'un feu rouge et 270 pour la combinaison de ces deux infractions. De plus, plusieurs automobilistes ont été flashés à des vitesses très élevées.

Ainsi, les nouveaux dispositifs permettent-ils de mieux contrôler les usagers de la route et de dresser un plus grand nombre de PV. Environ 3,3 millions de PV pour excès de vitesse seraient transmis à la justice chaque année.

Face au nombre croissant d'infractions constatées par les services de police, les tribunaux envisageraient d'imposer un quota maximum de PV afin de pouvoir tous les traiter.

Ceci posait alors la question du devenir des PV dressés "hors quotas". En effet, les automobilistes qui acceptent de payer l'infraction sans contester ne peuvent pas être pénalisés par rapport à ceux qui la contestent et dont le Parquet, dans la mesure où le quota serait dépassé, n'a pas l'occasion de traiter le dossier.

Afin de remédier à ce problème, le Collège des procureurs généraux avait lancé l'idée de transformer en amendes administratives les amendes pénales pour excès de vitesse ne dépassant pas 20km/h au-dessus de la vitesse autorisée. Cette approche permettrait à la justice de se concentrer sur les délits les plus graves, et aux Régions d'organiser et matérialiser, de manière coordonnée avec leurs politiques en matière de sécurité routière, les mesures de dissuasion plus effectives et réactives concernant les plus petits délits pour excès de vitesse.

Où en sont les mesures devant permettre de désengorger le Parquet afin que toutes les infractions puissent être traitées dans les délais légaux ?

Quels sont les résultats de l'analyse que vous aviez requise en mai 2015 auprès de la Direction sécurité routière de Bruxelles Mobilité afin d'analyser la possibilité d'instaurer un système d'amendes administratives pour les excès de vitesse de moindre importance ?

rondrijden waarvoor de gewestelijke verkeersbelasting niet is betaald of die niet in regel zijn met de technische keuring. Waarvoor wil de regering de camera's inzetten? Kunt u de planning van de installatie toelichten?

Wordt de behandeling van de verschillende dossiers bij één dienst gecentraliseerd?

Des concertations ont-elles déjà eu lieu avec les autres gouvernements régionaux sur ce sujet ?

L'impact budgétaire de la gestion administrative et des investissements informatiques consécutifs à la dépenalisation des amendes de roulage a-t-il été évalué ?

Le déploiement d'un maillage de caméras intelligentes de type ANPR (Automatic number plate recognition, reconnaissance automatique de plaques minéralogiques), déjà évoqué en commission, a été abordé dans le cadre de la mise en œuvre de la future zone de basse émission régionale. Les fonctionnalités et finalités de ce type de matériel sont multiples, mais se doivent d'être pensées dès l'entame d'un programme de déploiement.

En effet, ce type de matériel peut également être utilisé, par exemple, pour le contrôle du recouvrement des taxes régionales de circulation ou de la conformité des véhicules au contrôle technique. Pouvez-vous nous préciser comment est appréhendé le déploiement de ces fonctionnalités multiples par le gouvernement et quel en est le calendrier ?

Pouvez-vous nous préciser si le traitement de ces différents dossiers sera centralisé au sein d'un service unique, par exemple à Bruxelles Mobilité ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De automatische nummerplaatherkenningscamera's (ANPR-camera's) bieden immens veel mogelijkheden in een complex land als België, waar bepaalde verkeersovertredingen onder de federale bevoegdheid vallen en andere onder de gewestelijke bevoegdheid.

De heer Chahid heeft het eerder gehad over de behandeling van verkeersovertredingen door het gewest, zoals snelheidsovertredingen. Een ANPR-camera kan echter ook worden ingezet om overtredingen vast te stellen die onder de federale

Discussion

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Le système de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ANPR offre de nombreuses possibilités pour contrer la complexité institutionnelle de la Belgique où certaines infractions routières sont fédérales et d'autres, régionales.*

M. Chahid a évoqué le traitement des infractions routières régionales, comme les excès de vitesse. Une caméra ANPR peut également être utilisée pour déterminer des infractions routières comme le brûlage des feux rouges, qui est de compétence

bevoegdheid vallen, zoals door het rode licht rijden.

Overweegt u om informatie die via het netwerk van ANPR-camera's wordt verzameld aan de federale overheid door te spelen, zodat die camera's zo doeltreffend mogelijk worden ingezet om de verkeersveiligheid te bevorderen?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er moet inderdaad werk gemaakt worden van de handhaving van de verkeersregels en de bestraffing van verkeersovertredingen. Als boetes onbetaald blijven en justitie daar geen gevolg aan geeft, dan geven we een fout signaal. Dan krijg je een soort van *laisser-faire*, *laisser-passer*.

Streeft u naar een vorm van depenalisering van de verkeersovertredingen door administratieve boetes in te voeren? Zo zou u korter op de bal kunnen spelen. Federaal minister Geens werkt aan een databank om de inning van de boetes efficiënter te laten verlopen. Wat is uw standpunt?

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Groenen zijn er in principe tegen dat overtredingen uit het strafrecht gehaald worden. We beschouwen dat als een zwaktebod. Het lijkt alsof we de problemen gewoon doorschuiven, omdat het parket ze niet meer aankan.

Anderzijds is de achterstand bij het parket inmiddels zo wanhopig en blijven er zo veel overtredingen onbestraft dat dit een negatieve invloed heeft op de samenleving. Daarom staan wij nu meer open voor creatieve oplossingen en zijn wij nieuwsgierig naar het standpunt van de regering.

Hoe wil de regering het probleem aanpakken en er tegelijk op toezien dat de straf in verhouding tot de overtreding blijft? Ook de manier waarop men op zoek gaat naar informatie over bepaalde wagens moet proportioneel blijven.

Wat de ANPR-camera's betreft, is de vraag van de

fédérale.

Envisagez-vous de transférer au niveau fédéral les données enregistrées par le réseau des caméras ANPR pour permettre à cette technologie de renforcer la sécurité routière dans sa globalité ?

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Nous devons nous attaquer au problème du non-paiement des amendes impuni qui donne à la population un mauvais signal de laisser-faire global.*

Visez-vous une forme de dépenalisation des infractions au Code de la route en introduisant des sanctions administratives ? Au niveau fédéral, le ministre Koen Geens développe une base de données centrale pour percevoir les amendes plus efficacement. Qu'en pensez-vous ?

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Pour mon groupe, la dépenalisation des infractions constitue en quelque sorte un aveu de faiblesse, un prétexte pour se débarrasser d'un problème que le Parquet n'est pas en mesure de traiter.*

Toutefois, le retard considérable de la justice dans le traitement des infractions a un impact négatif sur la société. Nous sommes donc ouverts à des solutions créatives.

Comment le gouvernement va-t-il s'attaquer à ce problème ? Comment préserver la proportionnalité de la sanction ? La recherche de données concernant certains véhicules doit également rester proportionnelle.

Comme le souligné M. Chahid, nous aimerions savoir comment les fonctionnalités des caméras seront utilisées. Le contrôle à l'entrée des zones de basse émission devrait ainsi se limiter à autoriser ou non le véhicule à les pénétrer. Pour enregistrer

heer Chahid volgens mij zeer terecht: hoe zullen die camera's ingezet worden? Als ze de toegang tot de lage-emissiezones moeten controleren, dan mogen die camera's alleen registreren of de wagen in kwestie toegang toe heeft of niet. Het registreren van verkeersovertredingen vereist heel andere apparatuur in combinatie met een ANPR-camera om de gegevens van de overtreder snel te kunnen verwerken. Zoals de heer Chahid al zei, is het al van bij de invoering van het systeem belangrijk dat men weet wat daar later aan wordt gekoppeld, zodat we vermijden dat er verschillende keren geïnvesteerd moet worden.

Moet elke gemeente een aangepast reglement opstellen als een systeem van administratieve sancties wordt ingevoerd of komt er een gewestelijk reglement?

Bij de invoering van zones waar quads verboden zijn, hebben we gemerkt dat afzonderlijke gemeentereglementen lang op zich kunnen laten wachten. Door de weigering van één gemeente duurde het drie tot vier jaar voor de verkeersborden er effectief hingen. Een herhaling van die soap is niet wenselijk.

Welk standpunt neemt u daarover in?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Dit is geen nieuw probleem, er werd immers in het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 al rekening mee gehouden.*

Er zijn drie manieren om het systeem van controles en sancties te verbeteren: de automatisering van bepaalde processen, meer personeel inzetten en het wettelijke kader aanpassen om de werklast voor justitie te verminderen.

De wijzigingen aan het wettelijke kader om het systeem van controles en sancties en de follow-up van verkeersovertredingen te vereenvoudigen, automatiseren en optimaliseren, worden in het kader van het federale Cross-borderproject uitgewerkt. Dat project betreft de toepassing van een Europese richtlijn waarmee de lidstaten worden aangemoedigd om gegevens van verkeersovertreders uit te wisselen.

les infractions routières, les caméras ANPR devraient, par ailleurs, être couplées à un autre appareil afin d'assurer un traitement rapide des données des contrevenants. Dès le déploiement des caméras ANPR, il faudra donc choisir la combinaison la plus adéquate pour éviter un investissement ultérieur dans d'autres technologies.

Chaque commune sera-t-elle tenue d'établir une réglementation adaptée si un système de sanctions administratives voyait le jour, ou y aura-t-il une réglementation régionale ?

Il serait regrettable que le scénario de l'interdiction des quads se répète : en nous basant, en la matière, sur des règlements propres à chaque commune, nous aurons attendu près de quatre ans pour voir la dernière d'entre elles céder et permettre le placement des panneaux d'interdiction.

Quel est votre point de vue à ce sujet ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le problème que vous soulevez n'est pas nouveau. Il a déjà été pris en compte dans le plan de sécurité routière 2011-2020 et l'amélioration de la chaîne contrôle-sanction figure parmi les neuf axes stratégiques de ce dernier.

Pour augmenter la capacité de traitement de la chaîne contrôle-sanction, trois moyens ont été identifiés : l'automatisation de certains processus, l'accroissement des effectifs et la modification du cadre légal visant à réduire la charge de travail pour la justice. Pour être efficaces, nous devons en effet travailler sur plusieurs plans.

Les modifications du cadre légal nécessaire pour simplifier, automatiser et optimiser la chaîne de contrôle-sanction et de suivi des infractions de roulage sont en cours dans le cadre du projet fédéral Cross Border. Ce dernier vise la mise en œuvre d'une directive européenne encourageant

(verder in het Nederlands)

Het Cross-borderproject is grensoverschrijdend en wil het proces van de onmiddellijke inningen en de minnelijke schikkingen op Europese schaal uniformeren, door onder meer buitenlandse overtreeders te vervolgen, dubbele zendingen af te schaffen, in betere betaalmogelijkheden te voorzien en de flux van het systeem te vergroten. In die zin werkt de federale overheid.

(verder in het Frans)

Met behulp van een nieuwe federale kruispuntbank kunnen we recidivisme systematisch aanpakken.

Dergelijke grensoverschrijdende initiatieven moeten het werk van de parketten verlichten en de behandeling van verkeersboetes vlotter laten verlopen.

(verder in het Nederlands)

Het spreekt voor zich dat als dat in een globaal databestand opgenomen wordt en er een betere samenwerking met andere Europese landen komt, alles gestroomlijnder zal verlopen en de werklast van het parket zal afnemen.

(verder in het Frans)

Brussel Mobiliteit bestudeerde op mijn verzoek de mogelijkheden om een administratieve procedure in te voeren voor de bestraffing van snelheidsovertredingen.

Uit die analyse bleek dat de dossiers sneller moeten worden verwerkt.

Een systeem met administratieve boetes roept ernstige vragen op. De boetes blijven bijvoorbeeld altijd even hoog, ook in geval van herhaaldelijke overtredingen, terwijl een recidivist naar mijn mening strenger moet worden gestraft.

Het moet mogelijk blijven om recidivisten zwaarder te beboeten en rijbewijzen in te trekken.

(verder in het Nederlands)

Die mogelijkheid zou verdwijnen bij een administratieve sanctie. In dat geval kan de rechter het rijbewijs niet meer intrekken.

l'échange, entre États membres de l'Union européenne, de données relatives à des personnes ayant commis des infractions de roulage.

(poursuivant en néerlandais)

Le projet Cross Border entend uniformiser la procédure de la perception immédiate et des arrangements à l'amiable à l'échelle de l'Europe, notamment en poursuivant les contrevenants étrangers, en supprimant le double envoi, en améliorant les possibilités de paiement et en augmentant le flux du système. Voilà les objectifs du gouvernement fédéral.

(poursuivant en français)

De la sorte, nous luttons systématiquement contre la récidive, en créant notamment une nouvelle banque-carréfour au niveau fédéral.

Ces initiatives transfrontalières visent à décharger le Parquet et à améliorer significativement la procédure de traitement des amendes de roulage.

(poursuivant en néerlandais)

L'intégration des données dans une base de données globale et le renforcement de la coopération avec d'autres pays européens rationalisera la procédure et diminuera la charge de travail du Parquet.

(poursuivant en français)

À ma demande explicite, Bruxelles-Mobilité a analysé les possibilités d'instaurer une procédure administrative en cas d'infractions pour excès de vitesse.

Cette analyse a démontré la nécessité de traiter les dossiers plus rapidement, comme le prévoyait déjà le plan d'action sur la sécurité routière.

Un système de sanctions parallèles sur le plan administratif soulève des questions importantes. En cas de récidive, par exemple, le montant de l'amende resterait pareil. Or, il me semble indispensable que le récidiviste subisse une sanction plus sévère.

Maintenir les possibilités pour le juge d'appliquer une sanction plus sévère en cas de récidive ou le

(verder in het Frans)

Dat roept twijfels op over het systeem van administratieve boetes. Bovendien werkt de federale regering aan maatregelen waarmee ze de parketten meer slagkracht wil geven om dossiers te behandelen.

Uit de analyse van Brussel Mobiliteit blijkt dat een centraal Brussels centrum voor de behandeling van verkeersovertredingen de capaciteit om overtredingen af te handelen sterk kan beïnvloeden.

(verder in het Nederlands)

Dat betekent dat we een gewestelijk verwerkingscentrum in het leven zouden roepen, dat een deel van de werklast van de politiezones voor zijn rekening zou nemen.

(verder in het Frans)

Daarbij mag de autonomie van de politiezones uiteraard niet in het gedrang komen.

De Brusselse regering boog zich al een eerste keer over het voornoemde voorstel. Het centrum zou tegemoetkomen aan de behoefte aan bijkomende verwerkingscapaciteit. Bovendien kan het de behandeling van de pv's en de inning van de boetes optimaliseren en automatiseren. In de andere gewesten bestaan dergelijke centra al.

(verder in het Nederlands)

Die zijn destijds door de federale politie opgericht. Daar kom ik straks op terug.

(verder in het Frans)

De politie en het parket beslissen natuurlijk nog altijd zelf waar en wanneer ze controles uitvoeren. Daar zouden het centrum of het gewest niets mee te maken hebben. Het centrum zou zich enkel bezighouden met de verwerking van administratieve boetes.

Ik heb deze kwestie al besproken met de korpschefs van de Brusselse politiezones. Zij staan allemaal positief tegenover zo'n centrum en willen er graag samen met het gewest en in nauwe samenwerking met het Brusselse parket gestalte aan geven.

retrait du permis est un enjeu important.

(poursuivant en néerlandais)

Or, dans le cadre d'une sanction administrative, le juge ne pourrait plus ordonner de retrait de permis.

(poursuivant en français)

Ces quelques exemples remettent en question ce système. En outre, les initiatives fédérales en préparation que j'ai mentionnées offrent une solution fiable pour améliorer la capacité de traitement des dossiers par le Parquet.

L'analyse de notre administration montre qu'un centre de traitement central bruxellois des infractions de roulage pourrait sensiblement influencer la capacité de suivi des dossiers.

(poursuivant en néerlandais)

La mise en place d'un tel centre devrait réduire la charge de travail des zones de police.

(poursuivant en français)

Cela, bien sûr, sans toucher à l'autonomie des zones de police.

Le gouvernement bruxellois s'est penché une première fois sur cette proposition de création d'un centre de traitement régional. Ce type de centre répond directement aux besoins de capacité supplémentaire de suivi et accroît le volume des contrôles effectués par la chaîne répressive actuelle. De plus, il permet d'optimiser et d'automatiser le processus du traitement des constats et de la perception des amendes provenant des infractions pour excès de vitesse.

Il existe déjà des centres de traitement dans les autres Régions, à Gand, Anvers et Namur.

(poursuivant en néerlandais)

Ces centres ont été créés par la police fédérale. J'y reviendrai.

(poursuivant en français)

Si l'on crée un centre de traitement régional, c'est,

(verder in het Nederlands)

Dat is heel belangrijk, want dat betekent dat een deel van de werklast van de politie wegvalt als je dat naar een regionaal verwerkingscentrum overbrengt. Daardoor komt er mankracht en tijd vrij voor andere taken.

(verder in het Frans)

We hebben nagegaan hoeveel het zou kosten om de nodige administratieve procedures in te voeren en het computermateriaal aan te kopen waarmee de verkeersovertredingen zouden worden verwerkt. Het nodige budget zal worden uitgetrokken.

(verder in het Nederlands)

Er waren nog een aantal bijkomende vragen, zoals de interessante vraag van de heer Delva over de gemengde inbreuken, bijvoorbeeld als er niet alleen sprake is van een snelheidsovertreding, maar ook van door het rood rijden.

Nu worden beide overtredingen opgenomen in een proces-verbaal, maar het klopt dat snelheidsovertredingen geregionaliseerd zijn en door het rood rijden niet. In de drie gewestelijke verwerkingscentra worden gemengde inbreuken probleemloos verwerkt, omdat ze in hetzelfde proces-verbaal staan. De inkomsten uit de boetes worden later overgemaakt aan de bevoegde overheid. Door de zesde staatshervorming zijn een aantal inbreuken immers geregionaliseerd. Dat levert in die centra geen noemenswaardige problemen op.

Samen met de federale wegpolitie, die de expertise heeft, bestuderen we momenteel het project. De verwerkingscentra in Namen, Antwerpen en Gent zijn eigenlijk tot stand gekomen op initiatief van de federale wegpolitie.

Mevrouw Van Achter, ik denk dat ik uw vraag al beantwoord heb.

De heer De Lille had een vraag over de ANPR-camera's. Die gebruiken een technologie die voor meerdere doeleinden ingezet kan worden. Ze passen ook in de context van een Smart City, waarin intelligente camera's voor meerdere toepassingen gebruikt kunnen worden, zoals voor de controle van de lage-emissiezone, maar ook

bien sûr, sans toucher à l'autonomie de la police et du Parquet qui continuent de décider où et quand effectuer les contrôles. Ce point ne relèverait pas du centre ou de la Région, le centre ayant comme seul but de traiter les infractions administratives.

Nous avons déjà eu pas mal de contacts, dont une réunion il y a deux ou trois semaines, avec les différents chefs de corps des zones de police. Tous sont favorables à la mise en place d'un centre de traitement et soutiennent le projet, y compris sa mise en œuvre avec la Région, en étroite collaboration avec le Parquet bruxellois.

(poursuivant en néerlandais)

Un centre régional prendrait en charge une fraction du travail des zones de police, qui pourraient affecter une partie de leurs effectifs à d'autres missions.

(poursuivant en français)

L'analyse de l'impact budgétaire des procédures administratives et des investissements informatiques pour le traitement des infractions de roulage par le centre bruxellois a été réalisée. Les budgets sont prévus.

(poursuivant en français)

M. Delva, en cas d'infraction mixte - par exemple, un excès de vitesse, de compétence régionale depuis la sixième réforme de l'État, associé à un non-respect de feu rouge, toujours de compétence fédérale -, un procès-verbal commun est dressé, ce qui permet à l'un des trois centres régionaux de traiter tout le dossier, avant d'envoyer les recettes de la perception des amendes à chaque entité compétente.

Nous développons notre projet de centre régional avec la police fédérale de la route, qui dispose de l'expertise nécessaire puisqu'elle a déjà mis sur pied les centres de Namur, Anvers et Gand.

M. De Lille, les caméras ANPR utilisent une technologie qui pourrait servir de multiples causes. Dans le contexte de la smart city, on peut imaginer utiliser ces caméras intelligentes pour contrôler les zones de basse émission tout autant que les excès de vitesse. Pour ce faire, n'oublions toutefois pas qu'il faudrait faire intervenir des logiciels adaptés.

voor snelheidsovertredingen. We mogen niet vergeten dat de camera's dan andere software nodig hebben.

(verder in het Frans)

Ze worden soms intelligente camera's genoemd, maar eigenlijk zijn het gewone camera's die met bepaalde software zijn uitgerust. Voor elke soort overtreding heb je weer andere software nodig. We hebben een allesomvattend systeem nodig. In Brussel zal de informatie die met behulp van ANPR-technologie wordt vergaard, zal worden geïntegreerd in het videobewakingssysteem dat in 2015 werd opgericht.

(verder in het Nederlands)

Met dit project kunnen we het klassieke hokjesdenken enigszins doorbreken. De nieuwe technologie helpt ons om een aantal problemen aan te pakken, zonder de veelplegers uit het oog te verliezen. Een van de voornaamste knelpunten van de overschakeling op administratieve sancties is dat er ons dan nog weinig middelen resten om hen te straffen.

Het verwerkingscentrum moet de politie administratief werk uit handen nemen, zonder de autonomie van de politiezones aan te tasten.

De voorzitter. - De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).* - *Komt er een federaal of een gewestelijk centrum voor de verwerking van boetes?*

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).* - *Het wordt een gewestelijk Brussels centrum. Ik overleg met de politiezones over de oprichting.*

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).* - *Wat gebeurt er met de inkomsten die de boetes opleveren?*

(poursuivant en français)

On les appelle des caméras intelligentes, mais une caméra n'est rien sans un logiciel d'analyse. On peut contrôler la vitesse d'une voiture, éventuellement voir si elle peut rentrer dans une zone de basse émission à Bruxelles, vérifier si elle est passée au contrôle technique et la validité de son assurance au moyen d'une même caméra, mais il faut des logiciels d'analyse différents pour chaque demande. Une plateforme centralisée sera donc nécessaire. Ce sera le cas, puisque les informations issues de la technologie ANPR seront placées sur la plateforme de vidéoprotection créée en 2015.

(poursuivant en néerlandais)

Nous sommes donc en train de décloisonner la matière. La nouvelle technologie nous permet d'attaquer plusieurs problèmes, mais nous ne devons pas perdre de vue les récidivistes. Car une des faiblesses de cette transition vers le système des sanctions administratives est qu'elle nous laisse encore moins de moyens de les poursuivre.

Le centre de traitement doit alléger le travail administratif de la police sans toucher à son autonomie.

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

M. Ridouane Chahid (PS). - Le centre de traitement des amendes sera-t-il régional ou fédéral ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État. - Il s'agira d'un centre régional bruxellois. Pour le centre de Namur, c'est la police fédérale qui a pris l'initiative, raison pour laquelle j'ai fait référence à cette dernière.

Nous consulterons les zones de police pour la mise en œuvre du dispositif.

M. Ridouane Chahid (PS). - Qu'advient-il des recettes générées par les amendes ?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Alleen de administratieve afhandeling verandert. De inkomsten worden verdeeld over de drie gewesten om het verkeersveiligheidsfonds te spijzen. Dankzij het centrum zullen de politiezones minder administratief werk hebben, waardoor het personeel zich met andere taken kan bezighouden.*

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik vind een Brussels centraal verwerkingscentrum zeker een interessant denkspoor. Daardoor zouden niet alleen de Brusselse politiezones wat ontlast worden, maar zou het beleid van de verschillende politiezones ook beter op elkaar afgestemd worden.

Hoewel wij op dat vlak nog een stap verder zouden willen gaan, vinden wij het alvast gunstig dat een aantal zaken gegroepeerd en in één centrum ondergebracht worden. Blijkbaar bestaat een dergelijk verwerkingscentrum al in de andere gewesten en werkt het daar naar behoren. Het Brussels Gewest zou dat voorbeeld moeten volgen.

Wanneer het centrum er eenmaal is, moeten we er wel voor zorgen dat het zich niet op een eiland terugtrekt en dat het contact blijft onderhouden met de centra van de andere gewesten.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Het verheugt mij dat u het met me eens bent. Hopelijk komt het verwerkingscentrum er snel, want er moet dringend wat aan de situatie veranderen.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om nogmaals te pleiten voor een weldoordachte plaatsing van de ANPR-camera's. Het is best mogelijk dat er enkel wat software aangepast moet worden, maar dat neemt niet weg dat u de camera's best in overleg met mevrouw Fremault laat plaatsen.

Een camera die registreert of iemand een bepaalde zone binnenrijdt, staat immers niet noodzakelijk op een goede plek om te controleren of diezelfde bestuurder de snelheidslimieten naleeft of voor het rode licht stopt. Als u de plaatsing van de camera's

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Seul le traitement administratif changera. Les amendes perçues continueront d'être réparties entre les trois Régions pour alimenter le fonds de la sécurité routière. Ce dispositif allégera la charge de travail des zones de police, qui pourront ainsi confier d'autres missions à leurs personnels actuellement affectés au traitement des amendes.

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

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *La création d'un centre de traitement bruxellois permettrait donc non seulement d'alléger le travail des zones de police mais aussi de renforcer leur coordination.*

Même si nous aimerions aller plus loin sur ce plan, nous apprécions déjà le regroupement des dossiers dans un seul centre. Les centres de traitement mis en place dans les autres Régions fonctionnent apparemment bien. La Région bruxelloise devrait leur emboîter le pas.

Quand notre centre fonctionnera, il faudra veiller à ce qu'il reste en contact avec les autres centres régionaux.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Je me réjouis que nous soyons d'accord. Espérons que ce centre de traitement soit mis en place rapidement. Il est urgent de changer la situation.*

J'insiste sur la nécessité d'une réflexion approfondie sur l'emplacement des caméras ANPR, en concertation avec Mme Fremault pour ce qui est des zones de basse émission. L'implantation appropriée pour surveiller l'entrée des véhicules dans une telle zone ne correspondra peut-être pas à la position idéale d'une caméra qui contrôlerait les excès de vitesse ou le franchissement du feu rouge sur le même périmètre. A contrario, il faut éviter les doublons dans les installations.

doordacht aanpakt, kunt u dubbele aankopen vermijden.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik kan u geruststellen: voor de registratie van wie de lage-emissiezone binnenrijdt, hebben we inderdaad ANPR-camera's gekozen en geen vignetten, die ondertussen toch wel enigszins voorbijgestreefd zijn.

Het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) en IRISnet, twee instellingen die onder mijn bevoegdheid vallen, zullen voor de plaatsing van de camera's instaan. Zij zullen zeker aandacht hebben voor een correcte plaatsing. Het is de bedoeling dat de camera's voor verschillende toepassingen ingezet worden.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Een gewestelijk verwerkingscentrum is inderdaad een stap in de goede richting om de afhandeling van de boetes te vereenvoudigen en er alleszins voor te zorgen dat boetes ook effectief geïnd worden.

Bent u op de hoogte van het tijdschema van het federale systeem, ook al gaat het om een Europees project?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik kan geen exacte datum geven, maar ik weet dat het in volle voorbereiding is.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT,
MINISTER-PRESIDENT VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
PLAATSELIJKE BESTUREN,
TERRITORIALE ONTWIKKELING,
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Je vous rassure : pour le contrôle des entrées dans les zones de basse émission, nous avons opté pour les caméras ANPR et non pour les vignettes qui sont devenues obsolètes.*

Le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) et Irisnet, que j'ai chargés de l'installation des caméras, veilleront à sélectionner des emplacements et technologies appropriés pour permettre aux caméras d'assumer de multiples fonctions.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Un centre régional est un pas dans la bonne direction pour simplifier le traitement des amendes et permettre leur perception.*

Quel est le calendrier du dispositif fédéral en rapport avec la directive européenne ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Le projet est en préparation, mais je ne puis vous communiquer de date.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS
LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE
LA VILLE, DES MONUMENTS ET
SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES,

AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-BELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de zware risico's voor de verkeersveiligheid wegens reclameborden en LED-schermen met bewegende beelden op de voetpaden".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Hoewel reclameborden met ledschermen en bewegende beelden in Brussel meestal naast of op zebrapaden staan, zijn zij eigenlijk bestemd voor de automobilisten. Terwijl die net daar al hun aandacht aan het verkeer moeten kunnen schenken.*

Talrijke studies hebben uitgewezen dat ledschermen de aandacht nog meer afleiden dan gewone reclameborden. Als zulke schermen dan aan drukke verkeersassen worden geïnstalleerd, wordt autorijden er alleen maar moeilijker op.

Daarom heeft het Waals Gewest een rondzendbrief opgesteld om dergelijke reclameborden te verbieden in bochten en op minder dan 75 meter van kruispunten, zebrapaden, scholen, rust- en verzorgingshuizen en instellingen voor gezondheidszorg. Bovendien moeten de schermen ten minste vijf meter hoog staan en tussen 23 en 6 uur worden uitgeschakeld.

Geen enkel reclamebord in Brussel is in overeenstemming met de basisregels van de verkeersveiligheid. Dat roept grote vragen op.

DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les risques graves pour la sécurité routière que font peser les panneaux publicitaires animés et à écran LED qui apparaissent actuellement sur les trottoirs".

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Vous avez, comme moi, pu constater que, sur le territoire de la Ville de Bruxelles, de nombreux panneaux publicitaires de type LED sont installés sur les trottoirs.

Afin d'attirer l'attention, ils sont très lumineux et projettent des images animées.

La plupart sont installés à côté, voire au milieu, de traversées piétonnes. C'est le cas notamment avenue Louise, où un panneau de ce genre est placé en plein milieu d'un passage pour piétons. Il est inutile de préciser que la face animée de ces écrans ne s'adressent pas aux piétons mais bien aux automobilistes, puisqu'elle est systématiquement orientée dans le sens de la circulation.

Cependant, à un carrefour, l'attention des automobilistes doit être concentrée sur le trafic et sur les panneaux de signalisation.

"Il a été prouvé par de nombreuses études que les panneaux LED détournent plus l'attention des conducteurs que la publicité sur les panneaux

Op gewestwegen zijn voor dit soort borden vergunningen nodig. Heeft het gewest die afgeleverd? Hebben uw diensten contact opgenomen met de plaatselijke overheden die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid?

Doordat de technologie zo goedkoop geworden is, schieten de reclameborden als paddenstoelen uit de grond. Heeft de regering besproken hoe zij kan vermijden dat zulke borden op de openbare weg verschijnen? Hebt u gemeenten waar nog geen dergelijke borden staan, gevraagd om te voorkomen dat dat alsnog gebeurt?

Uit persberichten blijkt dat de stad vergunningen bij de vleet aflevert voor deze borden, hoewel zij flagrant strijdig zijn met de regels van de verkeersveiligheid en de Wegcode, die het installeren ervan bij zebrapaden of verkeerslichten verbiedt. Bovendien is het verboden de kleuren rood en groen te gebruiken.

Er gebeuren ook zo al genoeg verkeersongevallen in het Brussels Gewest. Daar moeten er geen bijkomen omdat overheden hun goedkeuring hechten aan inbreuken op de verkeersveiligheid. Ik hoop dan ook dat u in uw antwoord niet enkel zult schermen met technische procedures.

traditionnels, les endroits les plus recherchés pour placer de tels panneaux sont dès lors des endroits très fréquentés où, par définition, les sollicitations des conducteurs risquent d'être plus nombreuses, et donc leur tâche de conduite plus difficile."

Partant de ce constat, la Région wallonne a émis une circulaire qui interdit de placer de tels panneaux non animés dans un virage et à moins de 75m d'un carrefour, d'un passage pour piétons, d'écoles, de résidences pour personnes âgées et de bâtiments dispensant des soins de santé. En outre, la Région wallonne exige que de tels écrans soient placés à une hauteur minimale de 5m et que l'écran numérique soit éteint de 23h à 6h du matin.

La totalité des panneaux actuellement installés à Bruxelles contreviennent, et de loin, aux règles élémentaires de sécurité. Je dirais même qu'aucune de celles-ci n'est respectée. On peut dès lors s'interroger sur l'apparition de ces panneaux dans notre Région et le danger qu'ils représentent, sauf à prétendre que l'automobiliste ou le cycliste bruxellois dispose d'un cerveau différent de celui de ses voisins wallons.

La Région a-t-elle délivré des permis ad hoc pour les dispositifs de ce type, puisqu'ils en nécessitent pour les voiries régionales où ils sont en partie installés ? Des contacts ont-ils été pris par vos cabinets respectifs avec les autorités locales responsables de cette mise en danger des usagers de la route ?

Le gouvernement a-t-il mené une réflexion sur les dispositions à prendre pour empêcher ce type de dispositif sur la voie publique ? Ces technologies récentes ont fait chuter le prix de ces panneaux publicitaires, qui pullulent depuis peu sur la voie publique. Une démarche proactive a-t-elle été menée auprès des communes qui n'ont pas procédé à l'installation de tels dispositifs afin de prévenir leur apparition ?

Entre le moment où j'ai déposé cette interpellation et aujourd'hui, une série d'articles de presse ont relevé le fait que la ville délivre à tour de bras des permis pour ces panneaux, qui contreviennent de manière évidente aux règles de la sécurité routière, mais aussi au Code de la route, qui interdit leur installation près d'un passage piéton ou d'un feu lumineux. De plus, ils utilisent des couleurs interdites sur les panneaux lumineux, comme le

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Voor alle reclameborden of straatmeubilair met reclame is een stedenbouwkundige vergunning nodig. Die is zes jaar geldig.*

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) legt talrijke beperkingen op. Zo moeten reclameborden of informatiedragers die niet van openbaar belang zijn meer dan 50 meter van straatmeubilair met reclame of geïntegreerde informatie verwijderd staan. Het is dus niet per definitie verboden om dergelijke reclameborden aan kruispunten te installeren.

Nu blijkt dat niet al deze borden over de nodige vergunningen beschikken. Zij moeten dus geregulariseerd of verwijderd worden. In het gewest staat dit soort borden voorlopig alleen in Brussel-Stad en het is de stad die bevoegd is voor het verlenen van vergunningen, ook op gewestwegen.

Brussel Stedelijke Ontwikkeling wordt bij elke vergunningsaanvraag geraadpleegd. Als het bord afwijkt van de regels uit de GSV, kunnen de vergunningen geweigerd worden.

Een advies van Brussel Mobiliteit is niet verplicht, maar Brussel Stedelijke Ontwikkeling werkt nauw met Brussel Mobiliteit samen. Bovendien kan er geen vergunning afgegeven worden zonder dat de eigenaar minstens geïnformeerd is en bij voorkeur zijn akkoord gegeven heeft. Voor gewestwegen is

vert et le rouge.

J'espère que votre réponse ne sera pas purement procédurale, car tout le monde s'est déjà retrouvé dans un café avec un écran animé qui attire inexorablement l'attention. C'est le même procédé pour les usagers de la route et c'est donc dangereux. Des accidents graves ont lieu ces derniers jours dans notre Région, il est inutile d'en rajouter avec des infractions à la sécurité routière recevant l'aval des autorités. J'espère que votre réponse sera à la hauteur de mes attentes.

Discussion

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Il est vrai que l'implantation de dispositifs publicitaires en milieu urbain pose une série de questions de sécurité routière et d'accessibilité.

L'apparition de panneaux dotés d'écrans LED n'a pas non plus échappé à notre attention et a incité notre administration à une analyse juridique.

L'ensemble des panneaux publicitaires ou de mobilier urbain intégrant des publicités doit recevoir un permis d'urbanisme, valable six ans. Le Règlement régional d'urbanisme (RRU) fixe déjà de nombreuses règles relatives aux panneaux publicitaires et au mobilier urbain destiné à la publicité ou à l'information. Par exemple, la réglementation limite ce dispositif à quatre par carrefour ou par endroit.

Les dispositifs de publicité faisant l'objet de publicités ou les supports d'information dont la fonction principale n'est pas d'information ou d'intérêt public ne peuvent se trouver à moins de 50m du mobilier urbain avec publicité ou information intégrée. Les articles qui suivent imposent plusieurs restrictions, mais il n'est donc pas interdit de placer ce type de panneaux publicitaires à hauteur des carrefours dès lors que ces règles sont respectées.

Il apparaît toutefois que tous ces panneaux ne disposent pas des permis nécessaires. Le responsable du placement de ces panneaux doit dès

dat de wegbeheerder.

Verder is er een wegvergunning nodig voor reclameborden of stadsmeubilair met reclame in de openbare ruimte. Momenteel bekijkt minister Smet welke procedures daarbij gevolgd moeten worden. Indien nodig zal ik aanpassingen aan mijn collega's voorstellen.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Dit is een dringende kwestie.*

Het is verontrustend dat sommigen reclame-inkomsten belangrijker lijken te vinden dan de veiligheid van de burgers. Het gewest staat echter niet machteloos. Heeft de regering de mogelijkheid overwogen om de GSV te wijzigen? De vraag is niet zozeer hoe Clear Channel de borden reglementair kan maken, maar hoe de overheid kan optreden tegen dergelijke gevaarlijke situaties. Ons doel moet zijn om dergelijke borden uit de openbare ruimte te bannen. Is de regering bereid om de regels snel te veranderen?

lors entamer les procédures nécessaires soit pour les régulariser, soit pour les enlever. En l'occurrence, la Ville de Bruxelles - puisque c'est la seule commune concernée par ces panneaux pour l'instant - est compétente pour l'octroi de ces permis, en ce compris pour les voiries régionales.

L'administration régionale Bruxelles Développement urbain est consultée pour chaque demande de permis. Si le panneau déroge aux critères du Règlement régional d'urbanisme (RRU), les permis peuvent être refusés.

En principe, l'avis de Bruxelles Mobilité n'est pas obligatoire, mais Bruxelles Développement Urbain collabore de manière fructueuse avec notre administration. En outre, il ne peut être délivré de permis pour un objet à placer en un endroit précis sans que le propriétaire en soit au moins informé et qu'il ait, de préférence, donné son accord. Pour les voies régionales, c'est le gestionnaire de voiries qui est considéré comme propriétaire.

De plus, une autorisation de voirie doit être accordée pour les panneaux publicitaires, ou mobiliers urbains affichant de la publicité, qui se trouvent sur l'espace public. Le ministre chargé des travaux publics, M. Smet, me signale qu'une analyse est en cours afin de connaître la procédure formelle à suivre pour l'octroi d'une autorisation de voirie.

Si des adaptations se révélaient nécessaires, je formulerai des propositions à mes homologues et je veillerai à les faire respecter.

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Je pense qu'il y a une certaine urgence.

On disait tout à l'heure que la sécurité routière relève de valeurs éthiques. Manifestement, pour certains, les rentrées publicitaires priment sur la sécurité des citoyens. Cela me paraît inquiétant.

La Région n'est pas sans outil, puisqu'elle peut émettre des règles urbanistiques. Le gouvernement a-t-il déjà réfléchi à la possibilité de modifier le RRU pour empêcher ce genre de situation ?

La question n'est pas tant de savoir comment Clear

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Dat is een vraag die u aan de minister-president moet stellen.*

Ik kan u enkel mededelen dat er een analyse aan de gang is op vraag van minister Smet. Die analyse heeft voornamelijk betrekking op de wegvergunningen, maar ik vermoed dat daarin ook aandacht aan dit soort problemen kan worden besteed.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).- *Om te voorkomen dat mijn volgende interpellatie door het Uitgebreid Bureau wordt afgewezen, benadruk ik dat ik geen antwoord heb gekregen op een aantal vragen die eerder onder de bevoegdheid van de minister-president vielen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

Channel pourrait adapter ses panneaux pour qu'ils deviennent réglementaires. Il s'agit plutôt de voir comment, en tant qu'autorité publique, nous pouvons agir face à une mise en danger aussi évidente de la sécurité, afin que nouveaux panneaux n'apparaissent pas et que les autres disparaissent. À moins que quelqu'un dans cette commission puisse me démontrer que ces panneaux sont sans danger pour les automobilistes et les usagers de la route, en particulier les usagers faibles.

Nous devons avoir un objectif commun : faire disparaître ces panneaux et éviter que d'autres n'apparaissent.

Le gouvernement est-il prêt à changer rapidement les règles pour garantir un maximum de sécurité de la voirie ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- C'est une question qu'il faudra poser au ministre-président.

Je peux seulement vous signaler cette analyse en cours, à la demande de M. Smet. Quoiqu'elle concerne essentiellement l'autorisation de voirie, j'imagine qu'elle intégrera également des réflexions de ce type.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Afin que ma prochaine interpellation soit acceptée par le Bureau élargi, j'insiste sur le fait que certaines questions qui intéressaient plus directement le ministre-président n'ont pu trouver de réponse aujourd'hui.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
MARC LOEWENSTEIN**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET ONTWIKKELINGS-
SAMENWERKING, VERKEERSVEILIG-
HEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN
GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-
BELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de naleving van het principe
van het ritsen op de gewestwegen en de
invoering van een specifiek bord".**

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- In 2014 en 2015 werden in België 148 boetes uitgeschreven voor het niet naleven van de regels aangaande het ritsen. Die werden op 1 maart 2014 van kracht, maar het merendeel van de autobestuurders lijkt ze niet te kennen. Bovendien bestaat er een zekere tolerantie tegenover wie niet ritst. Alleen de zwaarste gevallen worden beboet.

In de Wegcode staat dat bestuurders die bij sterk vertraagd verkeer rijden op een rijstrook die ophoudt of waarop ze niet verder kunnen rijden, slechts vlak voor de versmalling in de aangrenzende vrije rijstrook mogen invoegen. Bestuurders op die vrije rijstrook moeten beurtelings voorrang verlenen aan één invoegende bestuurder. Als het rijden op zowel de linker- als de rechterrijstrook wordt verhinderd, moet eerst voorrang worden verleend aan een bestuurder op de rechterrijstrook en daarna aan één op de linkerrijstrook.

Het ritsprincipe geldt voor de bestuurders van alle types van voertuigen en op alle wegen met minstens twee rijstroken per rijrichting.

In het Brussels Gewest werden de bestuurders door de wegenwerken van de voorbije zomer genoodzaakt om het ritsprincipe toe te passen. Jammer genoeg werd er op die plaatsen geen

**QUESTION ORALE DE M. MARC
LOEWENSTEIN**

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOP-
PEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "le respect du principe de la
tirette sur les routes régionales et la création
d'un panneau spécifique".**

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Un article de presse récent rappelle que 148 infractions au principe de la tirette ont été verbalisées en Belgique, dont 61 en 2014 et 87 en 2015. Le principe, entré en vigueur le 1^{er} mars 2014, semble particulièrement méconnu par de nombreux automobilistes. Par ailleurs, il semble y avoir un certain degré de tolérance en matière de répression. Manifestement, seuls les cas les plus graves feraient l'objet d'une verbalisation.

Pour rappel, l'article 12bis du Code de la route dispose que "les conducteurs qui, lorsque la circulation est fortement ralentie, circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement. Les conducteurs qui circulent sur cette bande libre doivent céder tour à tour, juste devant le rétrécissement, la priorité à un conducteur qui s'intercale ; si la circulation est interrompue aussi bien sur la bande de gauche que sur celle de droite, la priorité doit être cédée à un conducteur qui se trouve sur la bande de droite et ensuite à un conducteur qui se trouve sur la bande de gauche."

Le principe de la tirette est d'application pour tous les conducteurs, quel que soit le type de véhicule utilisé, et sur toutes les routes dont deux bandes au moins sont affectées à un même sens de

informatie aangebracht die de bestuurders aan het wettelijk verplichte ritsen herinnert. Gezien het aantal bestuurders dat het principe niet naleeft en de verkeersproblemen die daardoor worden veroorzaakt, zou zulke informatie nochtans nuttig zijn.

Uit een onderzoek van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat in Vlaanderen 98% van de bestuurders de ritsregel kent, tegenover 83% in Wallonië en 79% in het Brussels Gewest.

Sinds de zesde staatshervorming vallen verkeerscampagnes onder de bevoegdheid van de gewesten. Vlaanderen voerde met "Ritsen doe je zo" een duidelijke campagne over het ritsen. Bovendien plaatste het Vlaams Gewest informatieborden om de ritsregel te doen toepassen.

Is Brussel Mobiliteit van plan om communicatie- en bewustmakingsacties aangaande het ritsprincipe te voeren? Komt er een informatiebord om automobilisten tot ritsen aan te sporen?

In het Brussels Gewest zijn er veel wegenwerken. Naast de klassieke signalisatie zou het nuttig zijn om informatieborden te plaatsen die aansporen tot ritsen.

circulation.

Les travaux de cet été sur des tronçons régionaux - notamment le chantier toujours en cours sur l'axe Montgomery-Reyers - devraient amener les automobilistes à appliquer cette règle de courtoisie nécessaire pour fluidifier le trafic routier. Néanmoins, force est de constater que sur ces chantiers, ils n'existent pas d'information spécifique à destination des automobilistes pour rappeler cette règle aujourd'hui coulée dans notre arsenal législatif. Un rappel qui, au regard de la méconnaissance ou du non-respect de la règle, s'avérerait particulièrement nécessaire et salutaire.

Un autre exemple en est le chantier de cet été sur le viaduc Anderlecht-Industrie sur le ring de Bruxelles, lequel n'était pourvu d'aucune signalisation quant au respect du principe de la tirette. La conséquence en était de nombreuses difficultés en matière de fluidité du trafic à cet endroit. Je pourrais multiplier les exemples.

Dans un communiqué de presse du 1^{er} mars 2016, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) nous informe qu'à la suite d'une enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs belges, le principe de la tirette est davantage connu en Région flamande (98%) qu'en Wallonie (83%) et en Région bruxelloise (79%). À la suite de la sixième réforme de l'État, Bruxelles a un rôle de sensibilisation à jouer. Notre déclaration de politique régionale ne dit pas autre chose.

Enfin, vous avez certainement été informée de cette grande campagne de sensibilisation et de communication menée par l'agence flamande des routes et du trafic sous le label "Ritsen doe je zo" qui explique, au moyen de clips vidéos, de spots radios et d'illustrations diverses, quand et comment s'applique le principe de la tirette. Par ailleurs, en Flandre, des panneaux de signalisation spécifiques ont été installés pour rappeler aux automobilistes l'application du principe de la tirette.

Au regard de ce qui a été organisé notamment en Flandre, la direction de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité prévoit-elle de mener des actions de communication et de sensibilisation sur l'application du principe de la tirette ? Est-il prévu de réaliser un panneau de signalisation spécifique pour promouvoir son application, ou tout autre moyen suscitant des comportements positifs chez

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Het ritsprincipe is een specifieke verkeersregel die een uitzondering maakt op de gebruikelijke voorrangsregels. Eigenlijk is het een hoffelijkheidsregel.*

In het Brussels Gewest zijn er weinig plaatsen waar systematisch moet worden geritst. Het lijkt mij dan ook niet nodig om vaste borden te plaatsen. Het ritsprincipe wordt wel opgenomen in de verkeerscampagne voor meer respect en hoffelijkheid op de weg, die in het voorjaar van start zal gaan.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik pleit niet voor het bestraffen van alle gevallen van onbehoorlijk gedrag, maar dit is een hoffelijkheidsregel, die in de Wegcode is opgenomen.*

U bent niet van plan om vaste borden te plaatsen. Bij grote bouwplaatsen, waarbij een rijstrook wordt afgesloten, is dat nochtans aan te raden. Zo krijgen autobestuurders die eerder onbekende regel onder de knie. Bovendien helpen die borden om het verkeer vlotter te doen verlopen.

les automobilistes ?

En parcourant Bruxelles, les automobilistes et les conducteurs de transport public croisent de nombreux chantiers. Outre la signalisation classique, il me paraît utile de développer une meilleure communication sur le respect du principe de la tirette.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le principe de la tirette est une règle de circulation spécifique qui fait exception aux règles de priorité habituelles. Il s'agit surtout d'une règle de courtoisie. J'ai d'ailleurs l'intention de faire de la courtoisie le fil rouge de ma politique de sécurité routière, notamment au travers d'une campagne fondée sur le respect.

La Région bruxelloise, contrairement à la Flandre et à la Wallonie, compte peu d'endroits où le principe de la tirette doit systématiquement être appliqué, même s'il est indiqué en cas de réduction du nombre de voies de circulation, d'accident ou de véhicule en panne. La pose d'un panneau fixe me semble donc moins applicable que dans les deux autres Régions. Toutefois, un tel principe sera intégré dans la campagne fondée sur le respect que nous lancerons en mars ou avril.

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je ne suis pas adepte de punir tous les mauvais comportements, mais c'est un principe de courtoisie, ainsi qu'une règle prévue par le Code de la route.

Vous n'envisagez pas a priori des panneaux fixes, mais il y a au sein de la Région de gros chantiers, notamment dans le cadre de la réfection des tunnels, qui imposent la fermeture d'une bande de circulation et sont assez longs pour qu'il vaille la peine de poser une telle signalisation ; par exemple, Montgomery ou Reyers. Cela permettrait aussi aux automobilistes de s'approprier cette règle assez méconnue. Même si ces panneaux n'ont qu'un intérêt réduit par rapport au trafic autoroutier, ils permettent de rappeler une règle de courtoisie, mais aussi de conduite dans l'espace public, et de fluidifier le trafic.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Bij grote bouwplaatsen zijn zulke borden uiteraard nuttig.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE KOMPANY

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de uitbreiding van de borden die wijzen op de aanwezigheid van een vaste radar".

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (*in het Frans*).- *In het Brussels Gewest staan een vijftigtal vaste radars, waarvan een aantal wordt aangekondigd met een waarschuwbord. De nieuwe radar aan de Baillitunnel wordt bijvoorbeeld niet aangekondigd.*

Waarom worden de radars niet systematisch aangekondigd? Wie beslist waar een waarschuwbord komt? Op basis van welke criteria? Bent u van plan deze borden te veralgemenen?

Hoeveel inkomsten brengen de radars op? Zijn er meer overtredingen, als er geen waarschuwbord staat?

De radars zijn in de eerste plaats bedoeld om de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren en zijn dus eerder een preventieve maatregel. Alle radars zouden dus aangekondigd moeten worden. Automobilisten met een geüpdatet gps-systeem

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- *J'y suis tout à fait favorable pour les gros chantiers.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. PIERRE KOMPANY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la généralisation des panneaux signalant la proximité d'un radar fixe".

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

M. Pierre Kompany (cdH).- La Région bruxelloise compte une petite cinquantaine de radars fixes, certains sont précédés d'un panneau signalant leur présence et d'autres ne le sont pas. Je pense notamment au radar nouvellement placé avenue Louise à l'entrée et à la sortie du tunnel Bailli. Pourquoi le placement d'un panneau d'annonce de radar n'est-il pas systématique? Avez-vous décidé de généraliser ce type de panneaux? Qui décide de leur installation et sur base de quels critères?

Quelles sont les recettes enregistrées par chacun des radars sur le territoire régional? Observe-t-on davantage de personnes sanctionnées lorsqu'il n'y a pas de panneau d'avertissement?

À mon sens, les radars sont présents sur le territoire régional pour assurer en toute première priorité la sécurité de tous les usagers de la route et ils doivent avoir davantage un effet préventif que de sanction. C'est pourquoi, pour des raisons de

krijgen overigens al een waarschuwing als er een radar is.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *In principe worden alle vaste flitspalen in het Brussels Gewest aangekondigd door witte informatieborden met de afbeelding van een radar.*

Bij een nieuwe flitspaal kan het gebeuren dat het informatiebord pas een paar weken later wordt geplaatst, omdat het andere aannemers zijn die die werken uitvoeren. Het installeren van de flitspalen en informatieborden gebeurt in opdracht van Brussel Mobiliteit.

Het gewest stelt de flitspalen en bijbehorende camera's ter beschikking van de politiediensten, die de vaststellingen doen. De administratie beschikt dus niet over informatie over het aantal processen-verbaal dat de politiediensten per flitspaal opstellen. Wij weten dus ook niet of er minder processen-verbaal zijn, als er een informatiebord staat.

De voorzitter.- De heer Kompany heeft het woord.

De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).- *Ik verneem nu dat de radars en de borden door andere aannemers worden geplaatst. Ik hoop binnenkort de cijfers met betrekking tot het aantal processen-verbaal te krijgen.*

- Het incident is gesloten.

sécurité routière et de logique régionale, ce type de panneau d'avertissement doit être généralisé pour les radars fixes. Pour mémoire, les automobilistes dotés d'un GPS actualisé bénéficient généralement de cette information.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- En principe, l'ensemble des radars fixes installés en Région de Bruxelles-Capitale sont annoncés par des panneaux d'information blancs comportant le logo d'un radar.

Lors de l'installation d'un nouveau radar, il peut arriver que le panneau d'information soit placé quelques jours voire semaines plus tard, car ce ne sont pas les mêmes entrepreneurs qui exécutent les travaux. En revanche, c'est Bruxelles Mobilité qui se charge de commander l'installation des radars fixes comme celle des panneaux d'information.

La Région de Bruxelles-Capitale fournit les radars fixes et les caméras afférentes aux services de police. Les constats sont également effectués par ceux-ci. Actuellement, notre administration ne dispose pas de données sur le nombre de procès-verbaux dressés par radar.

Nous ne possédons non plus aucune donnée pertinente nous permettant de savoir si moins de contraventions sont dressées lorsque le radar fixe est annoncé par un panneau d'information. Je ne peux donc infirmer ni confirmer cette information.

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

M. Pierre Kompany (cdH).- Vous nous apprenez en tout cas que ce sont des entrepreneurs différents qui sont chargés de l'installation des radars et de la pose des panneaux qui les annoncent.

Nous espérons obtenir bientôt des statistiques sur le nombre de PV dressés.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de installatie van slimme zones 30".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De voorbije jaren zijn er in Brussel heel wat zones 30 bijgekomen, maar ze worden nauwelijks door de automobilisten nageleefd. Om de veiligheid van de voetgangers te verbeteren, heeft de regering beslist om slimme zones 30 in te voeren, met lichtborden die slechts op bepaalde momenten werken, aan het begin en het einde van de schooldag.*

De eerste borden werden in Anderlecht geplaatst. De regering heeft 24 prioritaire plaatsen aangeduid. Wij juichen dit initiatief toe waarbij de technologie wordt gebruikt om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar er is nog veel werk aan de winkel.

Naar aanleiding van uw initiatief heeft mijn fractie een jaar geleden een voorstel ingediend om een systeem van variabele snelheidsbeperkingen in te voeren, zoals in veel andere landen. Een Amerikaanse studie uit 2008 over de effecten van het ASLS-systeem (adaptive speed limit signs) en een Australische evaluatie uit 1994 kwamen tot de conclusie dat het systeem technisch haalbaar was en een positief effect op het verkeer had met een vermindering van het aantal ongevallen.

Ook de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) vermeldde in haar rapport van 2004 het ASLS-systeem als goede praktijk voor het beheer van de snelheid op de weg.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'installation de zones 30 intelligentes".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ces dernières années, les zones 30 se sont multipliées au sein de notre Région, mais elles sont peu respectées par les automobilistes. Pour renforcer la sécurité des piétons, le gouvernement bruxellois a décidé d'installer des zones 30 intelligentes. Ces panneaux lumineux ne fonctionneraient qu'à certains moments, à savoir aux heures de rentrée et de sortie des classes. L'objectif annoncé est de gagner en efficacité par un plus grand respect de la limitation de vitesse dans lesdites zones.

Les premiers panneaux ont été installés à Anderlecht et 24 lieux ont été identifiés comme prioritaires. Nous saluons cette initiative, qui contribue à intégrer la technologie dans les politiques de mobilité, d'une part, et à améliorer la sécurité routière, d'autre part. Néanmoins, il reste beaucoup de travail en la matière.

À cet égard, en écho à votre initiative, mon groupe politique a déposé, il y a plus d'un an, une proposition visant à instaurer un régime de fixation variable des limitations de vitesse. Des régimes de voiries à vitesse variable existent aux États-Unis, en Allemagne, aux Pays-Bas, à Taïwan, au Royaume-Uni, en Suède, en Finlande, en Espagne, en France... L'étude de 2008 sur les effets de ces systèmes, dits ASLS (adaptive speed limit signs), sur la vitesse et les variations de vitesse, commandée par l'Utah Department of Transportation, et l'état de l'art de 1994 réalisé par le Federal Office of Road Safety australien

Het doel van ons voorstel is om het aantal ongevallen en de vervuiling te beperken, maar ook om het verkeer vlotter te maken op de grote wegen die de tunnels kruisen en op de Ring.

Hoeveel slimme borden zullen er in de omgeving van scholen worden geplaatst? Wat is de timing?

Zullen die borden aangesloten zijn op Mobiris? Zullen zij ook tijdens de schoolvakanties werken?

Zult u de gemeenten helpen die dergelijke borden willen plaatsen op de gemeentewegen?

Zal er een evaluatie komen in overleg met de politiezones? Wanneer?

Overweegt u om het ASLS-systeem ook op andere plaatsen op de gewestwegen te gebruiken?

concluent tous deux à la maturité des dispositifs techniques disponibles, mais aussi aux effets bénéfiques d'un tel régime sur la circulation routière et la réduction des accidents.

En outre, dans son rapport mondial de 2004 sur la prévention des blessures causées par la circulation routière, L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a répertorié ce système parmi les pratiques internationales efficaces pour la gestion et le contrôle des vitesses sur la route.

L'objectif de notre proposition est de diminuer le nombre d'accidents et la pollution, ainsi que de fluidifier le trafic sur les grands axes routiers de notre Région, surtout ceux traversés par des tunnels, et sur le ring de Bruxelles.

Aujourd'hui, nous parlons des zones 30, mais nous aimerions savoir où nous nous dirigeons en Région bruxelloise.

Quel est le nombre total de panneaux intelligents qui vont être déployés aux abords des écoles ? Quel est le calendrier retenu pour ce déploiement ?

Ces panneaux sont-ils reliés à Mobiris ? Si non, pourquoi ? Ces panneaux fonctionneront-ils durant les congés scolaires ?

Avez-vous retenu d'aider les communes qui souhaitent acquérir ces panneaux pour les voiries communales ? Si non, pourquoi ?

Avez-vous retenu de réaliser une analyse en concertation avec les zones de police sur l'efficacité de tels panneaux ? Si oui, quand cela aura-t-il lieu ? Sur quelles études se base votre analyse quant à l'efficacité dudit système ?

Avez-vous retenu la possibilité d'intégrer le système ASLS sur certaines voiries régionales ? Si non, pourquoi ?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Het aantal variabele zone 30-borden wordt geval per geval bepaald, afhankelijk van het aantal kruisende wegen en hun rijrichting. Daarom spreek ik liever over het aantal schoolomgevingen.*

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le nombre de ces panneaux à message variable "zones 30" est étudié au cas par cas, dépendant des éventuelles voiries transversales à proximité ainsi que de leur sens de circulation. Je préfère dès lors parler du nombre d'abords d'écoles qui

In 2017 zal de administratie 25 schoolomgevingen met deze borden uitrusten. Het gaat om scholen op primaire regionale assen (grootstedelijke wegen of hoofdwegen). Nadien zullen we het nut van dit soort signalisatie op de interwijkenwegen onderzoeken. Op basis van die diagnostiek zullen wij een nieuwe lijst van scholen en een nieuwe planning bepalen.

De borden zijn niet verbonden met Mobiris maar wel met een webservice waar de cel Verkeerslichten van Brussel Mobiliteit toegang toe heeft. De variabele borden worden ingesteld zodat zij enkel oplichten tijdens de uren van aankomst of vertrek van de leerlingen. Ze kunnen ook op vraag van de betrokken scholen in werking gesteld worden op specifieke dagen, bijvoorbeeld voor schoolfeesten of vakantie-activiteiten.

Het doel is in eerste instantie de schoolomgevingen uit te rusten waar nog geen zone 30 geldt.

Op wegen waar het profiel niet geschikt is voor een permanente snelheidsbeperking van 30 km/u, kan met deze borden op een geloofwaardige manier de zone 30 afgedwongen worden tijdens de aankomst of het vertrek van de kinderen.

De meeste gemeentewegen zijn lokale wegen. Het lokale wegennet moet normaal gezien nagenoeg volledig zone 30 worden, zoals voorzien in het Iris 2-plan. Het is dan ook overbodig om dergelijke borden op lokale wegen te plaatsen, waar op elk moment een maximumsnelheid van 30 km/u moet worden gerespecteerd.

Er is geen specifiek overleg over dit project gepland met de politiezones. Het wordt besproken tijdens de normale overlegmomenten. Wij hebben de gemeenten en politiezones al meegedeeld dat wij binnen de komende maanden dergelijke borden op de gewestwegen zullen plaatsen.

De politiezones kunnen snelheidscontroles uitvoeren en plekken voorstellen voor de plaatsing van de Lidar (snelheidsmetingen met behulp van lasers).

Variabele snelheidsbeperkingen lijken me, behalve voor schoolomgevingen, vooral nuttig op het autowegennet en veel minder binnen de stad, waar op de meeste wegen de snelheid al beperkt is tot 30 km/u of 50 km/u. Wij zijn momenteel dus niet

bénéficieront de cette mesure.

Dans un premier temps, en 2017, mon administration prévoit de pourvoir quelque 25 abords d'écoles de ces panneaux. Le choix s'est porté sur des axes régionaux du réseau primaire, métropolitain et principal. Dans un second temps, un diagnostic des besoins de ce type de signalisation sur voiries interquartiers devra être dressé. Une nouvelle liste d'abords d'école sera alors établie pour les équiper de ces panneaux à message variable "zone 30".

Ces panneaux ne sont pas reliés à Mobiris, mais à un service internet auquel a accès l'équipe de mon administration en charge des feux. Les panneaux à message variable sont programmés pour ne s'allumer qu'aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Ils peuvent également fonctionner des jours particuliers à la demande motivée des écoles concernées pour, par exemple, des fêtes scolaires ou des activités estivales.

L'objectif de ce projet est en premier lieu de mettre les abords d'écoles en zone 30, là où cela n'a pas encore été fait.

Lorsque le profil ou le paysage routier ne permet pas d'imposer une zone 30 permanente, les automobilistes peuvent être contraints, de manière fiable, de respecter la zone 30 grâce à ces panneaux, notamment lors de l'arrivée ou du départ d'enfants.

La plupart des voiries communales sont des routes locales. Logiquement, le réseau routier local doit devenir presque exclusivement une zone 30, comme le prévoit le plan Iris II. Il est dès lors superflu d'installer ce type de panneaux sur les routes locales, où la limitation à 30 km/h doit être respectée partout.

En ce qui concerne ce projet, aucune concertation spécifique avec les zones de police n'est prévue. Ces points sont discutés dans le cadre des réunions habituelles. Nous avons déjà informé les communes et les zones de police que nous allions installer, dans les mois qui viennent, ce type de panneaux sur les routes régionales.

Les zones de police pourront effectuer des contrôles de vitesse - je les incite à le faire - et proposer des implantations pour la détection par

van plan om het principe op andere plaatsen toe te passen.

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel-de Lobkowicz heeft het woord.

Mevrouw Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI) *(in het Frans).*- Momenteel geldt nog verre van overal een snelheidsbeperking van 30 km/u. Er zijn nog heel wat gemeentewegen waar je 50 km/u mag rijden. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel: 25 scholen per jaar, dat is maar weinig. Zijn de scholen ervan op de hoogte dat zij een snelheidsbeperking kunnen vragen tijdens het weekend of tijdens vakantieperiodes als zij activiteiten organiseren? Weten zij aan wie zij die vraag moeten richten? Het is immers niet Mobiris, maar de administratie die dergelijke vragen behandelt.

Ik weet niet of u ons voorstel van ordonnantie over het ASLS-systeem hebt gelezen. Het gaat in de praktijk vooral om de grote wegen die de tunnels kruisen en waar het mogelijk is om 70 km/u te rijden. Dat zijn vaak de wegen met de grootste files en de meeste ongevallen. Dankzij het systeem zouden wij de verkeerslichten na de probleemzones langer groen kunnen laten om het verkeer opnieuw vlot te trekken en zo de vervuiling en de ongevallen te verminderen. Ik betreur dat u dat momenteel niet overweegt.

Daarnaast zou het een goede zaak zijn om de gemeenten te steunen die variabele borden in specifieke zones willen plaatsen.

laser (Lidar), en particulier dans les zones fréquentées par des enfants.

À l'exception des abords d'école, les limitations de vitesse variables me semblent surtout utiles sur le réseau autoroutier et bien moins applicables en ville, où la majorité des routes fait déjà l'objet d'une limitation de vitesse à 30 ou 50km/h.

Actuellement, il n'est dès lors pas prévu d'appliquer ce principe à d'autres endroits qu'aux abords des écoles. Assurer la sécurité des enfants est la plus grande priorité.

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- Vous comptez donc désormais en installer plus ou moins 25 par an ?

Nous ne sommes pas encore à l'heure des 30km/h partout et il y a encore nombre de voiries communales où l'on roule à 50km/h. Il reste de quoi faire : 25 écoles par an, ce n'est pas beaucoup ! Celles-ci sont-elles au courant du fait qu'elles peuvent demander des modulations de la limitation de vitesse le week-end et durant les vacances, selon les activités qu'elles mènent ? Et savent-elles où adresser ces demandes, puisque ce n'est pas Mobiris qui s'en occupe mais l'administration ?

Je ne sais pas si vous avez déjà lu notre proposition d'ordonnance concernant les ASLS, mais en réalité, nous parlons surtout des axes routiers traversés par des tunnels, dans le sens où il est possible d'y monter à 70km/h. Ce sont souvent les axes où il y a le plus de problèmes de fluidité de trafic, les plus embouteillés de Bruxelles, ceux où il y a le plus d'accidents. L'objectif est évidemment de mettre ce système en place et de pouvoir ouvrir plus longtemps les feux verts en aval des problèmes, afin d'améliorer la fluidité ainsi que de diminuer la pollution et les accidents. Je regrette donc que vous nous disiez qu'au stade actuel, cela ne sera pas possible.

Au niveau des communes, il serait utile que vous puissiez soutenir les demandes et les investissements en matière de panneaux modulables pour des zones particulières.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BRUNO DE LILLE**

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

**EN AAN MEVROUW BIANCA
DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONTWIKKE-
LINGSSAMENWERKING, VERKEERS-
VEILIGHEIDSBELEID, GEWESTE-
LIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

betreffende "de opstelstroken voor fietsers".

De voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) is een concept dat in Nederland werd ontwikkeld, waarin fietsers en bromfietsers kunnen wachten voor het verkeer dat stilstaat voor een rood licht.

Op die manier hebben de fietsers een goed zicht op het verkeer en zijn ze zelf zeer goed zichtbaar. Als ze linksaf willen slaan bijvoorbeeld, is het erg nuttig dat ze een goed zicht hebben op het verkeer dat uit de tegenovergestelde richting komt. Bovendien hebben fietsers in een opstelstrook minder last van uitlaatgassen. De strook is immers verboden terrein voor auto's, vrachtwagens en motorfietsen.

In het kader van het actieplan 2011-2020 voor de verkeersveiligheid werd er beslist om nog meer fietsopstelstroken in te richten en om erover te communiceren. Helaas stellen we regelmatig vast

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE
LILLE**

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

**ET À MME BIANCA DEBAETS,
SECÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOP-
PEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "les zones avancées pour
cyclistes".**

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *Concept importé des Pays-Bas, la zone avancée pour cyclistes (ZAC) permet aux cyclistes et cyclomotoristes d'attendre devant le trafic (voitures, camions et motos) arrêté à un feu rouge.*

Ils ont ainsi une bonne vue du trafic, sont bien visibles des autres usagers et sont moins exposés aux gaz d'échappement.

Le plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020 prévoyait davantage de ZAC et une communication à ce sujet. Or, nous constatons régulièrement que les automobilistes ne connaissent pas la règle ou ne la respectent pas.

Combien de ZAC la Région bruxelloise compte-t-elle ? Quels sont les progrès enregistrés depuis la mise en œuvre du plan en 2011 ? Comment communique-t-on pour que les usagers de la route

dat de automobilist de regel ofwel niet kent, ofwel niet naleeft omdat hij toch niet gehandhaafd wordt.

Hoeveel fietsopstelstroken zijn er in het Brussels Gewest? Wat is de vooruitgang van dat aantal ten opzichte van 2011 toen het actieplan verkeersveiligheid van start ging? Hoe wordt er gecommuniceerd, opdat weggebruikers de fietsopstelstroken kennen en respecteren? Er zijn helaas nog te veel automobilisten die dat niet altijd doen. Hoe gebeurt de handhaving van die regel? Hoeveel inbreuken daarop werden er al vastgesteld? Wat zijn de mogelijkheden om het respecteren van die fietsopstelstroken te verbeteren?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De algemene regel is dat er bij elk kruispunt met verkeerslichten op een gewestweg een fietsopstelstrook moet komen. Daar wordt wel een uitzondering op gemaakt als dit technisch niet haalbaar is, bijvoorbeeld omdat de afstand tussen twee verkeerslichten te kort is.

Op plaatsen waar er werken aan de gang zijn of waar de verkeerssituatie wordt gewijzigd, is er soms ook geen fietsopstelstrook. Daar moet ze zo snel mogelijk worden aangebracht.

Zodra Brussel Mobiliteit op de hoogte wordt gebracht van het ontbreken van een fietsopstelstrook, zal de directie Beheer en Onderhoud van de Wegen dat euvel zo snel mogelijk oplossen.

Er liepen al informatiecampagnes over fietsopstelstroken, onder meer in een folder met tips die werd opgesteld door Brussel Mobiliteit. Bovendien werden er ook uitzendingen van de verkeersmagazines Kijk uit en Contacts aan gewijd. Ook andere mediakanalen werden ingezet.

Momenteel werkt Brussel Mobiliteit aan een meerjarenplan voor fietscampagnes. Rekening houden met de fietsopstelstroken wordt ongetwijfeld een van de onderwerpen.

Cijfers van overtredingen die de politie kon vaststellen, heb ik niet. Ik contacteerde daarvoor de fietsbrigade, maar die kon mij de cijfers niet

connaissent et respectent les ZAC ? Comment fait-on respecter cette règle et combien d'infractions ont-elles déjà été constatées ? Comment est-il possible d'améliorer le respect de ces ZAC ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Une zone avancée pour cyclistes (ZAC) doit être présente à chaque carrefour d'une voirie régionale réglée par des feux de signalisation, sauf en cas d'obstacles techniques, par exemple, lorsque la distance est trop courte entre deux feux de signalisation.*

Une ZAC fait parfois défaut aussi en cas de travaux ou de modification de la circulation. Dès que Bruxelles Mobilité est informée de l'absence de ZAC, la Direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité y remédie au plus vite.

Des campagnes d'information sur les ZAC ont déjà été menées, notamment via un dépliant publié par Bruxelles Mobilité et des reportages diffusés lors des émissions télévisées Kijk uit et Contacts.

Je ne doute pas que le respect des ZAC sera l'un des thèmes du plan pluriannuel des campagnes relatives au vélo en cours d'élaboration au sein de Bruxelles Mobilité.

Je ne dispose pas des chiffres des infractions constatées par la police car ils n'ont pas pu m'être fournis par la brigade cycliste que j'avais contactée.

L'information, la sensibilisation et la répression doivent être conjuguées pour inciter les automobilistes à respecter cette zone réservée aux cyclistes.

bezorgen.

Om bestuurders te stimuleren om de ruimte die is gereserveerd voor fietsers vrij te laten, moeten informatie, bewustmaking en repressie hand in hand gaan.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Volgens mij zijn er geen cijfers, omdat er geen aandacht voor het probleem is en die overtredingen bijgevolg niet bestraft worden. Auto's staan niet zo lang op een fietsopstelstrook. Het probleem is wel dat het contant gebeurt en de stroken niet gerespecteerd worden, tenzij fietsers het respect afdwingen door als eerste op de strook te gaan staan.

Ik denk dat het goed zou zijn om de politie en de fietsbrigades duidelijk te maken dat ze af en toe iemand terecht moeten wijzen en zelfs beboeten, zodat het besef groeit dat je daar met de auto niet mag staan.

Ik denk dat communicatie in Kijk uit wel effect heeft, omdat dat programma een groot publiek bereikt. Ik hoop dat Brussel Mobiliteit ernstig over fietsen wil communiceren. Ook Facebook lijkt me een geschikt medium om een groot publiek te bereiken met de eenvoudige boodschap dat fietsopstelstroken voor fietsers zijn.

Het is een goede zaak dat alle kruispunten op gewestwegen intussen aangepakt zijn. Hetzelfde zou moeten gelden voor gemeentewegen. Ik hoop dat u als staatssecretaris een extra inspanning wilt doen bij de gemeenten. Het maakt voor de fietsveiligheid echt een verschil. Ik had het daarnet al over links afslaan, maar zelfs bij auto's die rechts afslaan is het veiliger als fietsers op de opstelstrook kunnen staan.

Ook bij wegenwerken zou de fietsopstelstrook niet mogen verdwijnen. Ik heb niet goed begrepen waarom u zegt dat de plaats tussen twee verkeerslichten soms ontbreekt, maar dat moeten dan toch verkeerslichten zijn die heel erg dicht bij elkaar staan. Hebben die dan wel nut?

Ik zal hier binnenkort nog op terugkomen. Ik hoop dat u tegen die tijd een aantal initiatieven hebt genomen om de toestand te verbeteren,

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *L'absence de chiffres reflète le manque d'intérêt pour ce problème de sécurité. Ces zones sont constamment occupées par les voitures, sauf si les cyclistes arrivent à en imposer le respect en y prenant place en premier.*

La police et les brigades cyclistes doivent réprimander les contrevenants de temps en temps, voire les verbaliser pour faire évoluer les mentalités.

La communication dans Kijk uit a eu un impact parce que l'émission touche un large public. J'espère que Bruxelles Mobilité communiquera sérieusement sur la vulnérabilité des cyclistes. Facebook me semble également un bon moyen de toucher un grand public.

Je suis content d'apprendre que tous les carrefours situés sur les voiries régionales disposent maintenant d'une ZAC. Il devrait en être de même pour les voiries communales. J'espère que vous insisterez en ce sens auprès des communes pour une meilleure sécurité des cyclistes.

Une ZAC ne devrait pas non plus disparaître en cas de travaux. Vous dites que, dans certains cas, l'espace manque entre deux feux de signalisation pour installer une ZAC. Je m'interroge sur l'utilité de feux si rapprochés.

Je reviendrai bientôt sur ce point en espérant que vous aurez pris des initiatives pour améliorer la situation avec les communes et les brigades cyclistes.

bijvoorbeeld samen met de gemeenten en de fietsbrigades.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET ONTWIKKELINGS-
SAMENWERKING, VERKEERSVEILIG-
HEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN
GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANSEN-
BELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "het onderzoek van het Belgisch
Instituut voor Verkeersveiligheid over
overtredingen in het verkeer".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Mijn vraag over een peiling van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) naar ergernissen in het verkeer ligt volledig in het verlengde van de andere thema's van de commissievergadering van vandaag.

Het BIVV peilde bij weggebruikers naar hun ervaringen in het verkeer en vroeg hun wat hen vooral stoorde. De cijfers voor Brussel brengen een aantal zaken aan het licht over de ervaringen van weggebruikers in het gewest. Zo blijkt uit het onderzoek van het BIVV dat de Brusselse voetganger zich het meest ergert aan auto's die hen niet laten oversteken via het zebrapad, die op het voetpad parkeren of aan het stuur telefoneren.

Fietsers ondervinden dan weer grote problemen met bestuurders die hun deur openen zonder op te letten, op het fietspad parkeren of onvoldoende afstand houden.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOP-
PEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "l'enquête de l'Institut belge
pour la sécurité routière sur les infractions
au code de la route".**

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a interrogé les usagers de la route sur ce qui les irritait le plus. Pour notre Région, l'enquête révèle que les piétons sont le plus agacés par les automobilistes qui ne respectent pas les passages piétons, se garent sur le trottoir ou téléphonent au volant.*

Les cyclistes sont, pour leur part, gênés par les conducteurs qui ouvrent leur portière imprudemment, se garent sur la piste cyclable ou les frôlent.

Quant aux automobilistes, ce sont les piétons qui traversent lorsque le feu est au rouge, en dehors des passages piétons ou sans faire attention qui les énervent le plus. Ils jugent que les cyclistes font de moins en moins attention à eux et aux autres usagers et qu'ils ont un comportement dangereux en roulant sur le trottoir ou sans phare.

Autobestuurders ergeren zich het meest aan voetgangers die oversteken wanneer het licht op rood staat of oversteken zonder op te letten of op plaatsen waar er geen oversteekplaats is. Automobilisten vinden verder dat fietsers steeds minder aandacht hebben voor auto's en andere weggebruikers, en dat ze op het voetpad of zonder licht rijden, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Op basis van de vaststellingen van het BIVV zien we dat er niet alleen verschillende overtredingen worden gemeld, maar ook dat de hoffelijkheid in het verkeer daalt. De resultaten van de peiling zijn niet echt verrassend, want we ondervinden de problemen dagelijks aan den lijve.

Weggebruikers weten dat de pakkans op een overtreding in Brussel erg laag ligt, zeker als het geen snelheidsovertreding betreft. Daardoor worden een aantal kwalijke gewoontes haast als een verworven recht beschouwd. Hoe vaak staan auto's niet dubbel- of foutgeparkeerd op fiets- en voetpaden? Hoe vaak rijden er geen fietsers zonder licht of lopen voetgangers snel even de straat over, ook al staat het licht op rood?

Wat vindt u van de resultaten van de BIVV-peiling? Wat is uw analyse van dergelijke overtredingen in Brussel? Zet de politie voldoende in op overtredingen van voetgangers, fietsers en autobestuurders in Brussel? Bent u daarvan op de hoogte? Pleegt u overleg met de politie? Welk beleid voert het gewest om hoffelijkheid in het verkeer te bevorderen en het aantal overtredingen te doen dalen?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Uw vraag sluit inderdaad mooi aan bij het thema van vandaag.

De peiling van het BIVV geeft een goed beeld van de ergernissen en van wat mensen als storend ervaren in het verkeer. Bovendien blijkt uit een eerdere peiling van het BIVV dat 37% van de Brusselaars al met agressie in het verkeer in aanraking is geweest, tegenover 31% van de Vlamingen en ongeveer hetzelfde percentage van de Walen. Het cijfer ligt dus hoger in Brussel, maar misschien is het correcter om Brussel met andere grootsteden te vergelijken dan met Vlaanderen en Wallonië, waar veel meer landelijke gebieden zijn.

L'IBSR relève donc non seulement différentes infractions, mais aussi une baisse de la courtoisie.

Les contrevenants savent que la probabilité de se voir verbalisés est très faible à Bruxelles, s'il ne s'agit pas d'un excès de vitesse. Certaines de ces mauvaises habitudes s'érigent donc en droit acquis et se multiplient.

Que pensez-vous de l'enquête de l'IBSR ? Comment analysez-vous ces infractions à Bruxelles ? La police s'intéresse-t-elle assez aux infractions commises par les piétons, cyclistes et automobilistes à Bruxelles ? Vous concertez-vous avec la police à ce sujet ? Quelle politique la Région mène-t-elle pour promouvoir la courtoisie dans la circulation et faire baisser le nombre d'infractions ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *L'enquête de l'IBSR reflète bien ce qui irrite les usagers de la route. En outre, un précédent sondage de l'IBSR montre que 37% des Bruxellois ont déjà vécu une agression dans la circulation, contre 31% des Flamands et des Wallons.*

La nouvelle campagne de sensibilisation au respect et au civisme dans la circulation doit aller de pair avec une politique répressive. Les priorités des zones de police sont définies dans les plans de sécurité et dans le Plan régional de sécurité routière 2011-2020.

Dat neemt niet weg dat het gebrek aan hoffelijkheid door heel wat mensen als storend ervaren wordt.

Met een nieuwe campagne rond hoffelijkheid en respect in het verkeer maken we werk van bewustmaking, maar daarnaast is er ook nood aan een handhavingsbeleid. Bewustmaking en preventie gaan vaak ook samen met repressie. De prioriteiten van de politiezones zijn opgenomen in de veiligheidsplannen en in het Gewestelijk Verkeersveiligheidsplan, dat loopt van 2011 tot 2020.

Wij zullen uiteraard overleg plegen met de politiezones om hen op de problemen rond hoffelijkheid te wijzen. Zoals de deskundigen van het BIVV het tijdens de hoorzitting van deze middag al hebben aangetoond, is het echter niet altijd gemakkelijk om repressief op te treden tegen een gebrek aan hoffelijkheid, maar wel als er sprake is van verkeersagressie of een echte overtreding van het verkeersreglement.

Hoffelijkheid zit ook vaak in kleine dingen: wat trager rijden, iemand laten voorgaan enzovoort. Zoals de mensen van het BIVV terecht stelden, bestaat er naast rijvaardigheid ook iets als 'rijwaardigheid'. Het eerste is net iets gemakkelijker wettelijk afdwingbaar dan het laatste.

Ook in de nieuwe rijopleiding wordt aandacht besteed aan het aanleren van respect en hoffelijkheid: in de risicoperceptietest, het theoretische deel, de lessen en het examen.

De bewustmakingscampagnes van 2016 speelden al deels in op het thema. We zitten momenteel midden in de campagne over het naleven van de zones 30 en 50, waarvoor Jean-Marie Pfaff onze ambassadeur was. Wie een zone 30 naleeft, is een hoffelijke weggebruiker.

Het is echt mijn ambitie om het thema van de hoffelijkheid als een rode draad door de verschillende gewestelijke campagnes en maatregelen te laten lopen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Nous nous concerterons évidemment avec les zones de police pour les informer des problèmes résultant du manque de courtoisie. Comme l'ont démontré les experts de l'IBSR lors de l'audition de cet après-midi, il n'est pas toujours aisé de verbaliser un manque de courtoisie, sauf s'il est question d'agression ou de réelle infraction au Code de la route.

La courtoisie réside souvent dans de petits gestes comme réduire son allure ou laisser passer quelqu'un. Pour reprendre les paroles des experts, il est un peu plus facile d'imposer légalement une aptitude à la conduite qu'une attitude à adopter dans la circulation.

La nouvelle formation à la conduite englobe l'apprentissage du respect et de la courtoisie : dans le test de perception des risques, la partie théorique, les leçons et l'examen.

Les campagnes de sensibilisation de 2016 ont déjà mis l'accent sur ce thème, notamment celle en cours sur le respect des zones 30 et 50, dont Jean-Marie Pfaff est l'ambassadeur.

J'ai l'ambition de faire du thème de la courtoisie le fil conducteur des différentes campagnes et mesures régionales.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hebt u zicht op het aantal overtredingen die geen snelheidsovertreding zijn (bijvoorbeeld wegens foutparkeren)? Hoeveel boetes worden ook daadwerkelijk geïnd?

Als u me vandaag niet kunt antwoorden, kan ik u daarover later een schriftelijke vraag stellen.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik ken die cijfers niet uit het hoofd, maar ik weet wel dat de fietsbrigades in het stadscentrum erop toezien dat er niet op het fietspad geparkeerd wordt, dus ik neem aan dat we daar meer informatie over kunnen krijgen.

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) (in het Frans).- *De politiezones moeten meer mensen krijgen. Daar komt het altijd weer op neer.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *U kijkt daarvoor toch niet naar mij?*

De heer Marc-Jean Ghysels (PS) (in het Frans).- *Natuurlijk niet, ik kijk naar mevrouw Van Achter.*

De voorzitter.- Aangezien het om een mondelinge vraag gaat, heeft mevrouw Van Achter het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik weet dat u geen voorstander bent van een terugkomdag in het kader van de rijopleiding, maar misschien moet u die mogelijkheid toch nog eens overwegen.

Het BIVV is immers overtuigd van het nut van zo'n terugkomdag, waar men met andere deelnemers ervaringen kan uitwisselen over rijwaardigheid. Op dat vlak kan er nog veel vooruitgang worden geboekt.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Begrijpt u me niet verkeerd. Uiteraard ben ik er voorstander van dat wie zijn rijbewijs behaald heeft, regelmatig les volgt om zich bij te scholen. Het verschil tussen uw en mijn visie, is dat ik eerder geneigd ben om mensen daartoe te stimuleren, in plaats hen te verplichten.

Niet alleen voor jongeren, maar ook voor mensen

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Connaissez-vous le nombre d'infractions non liées à des excès de vitesse, par exemple pour mauvais stationnement ? Combien d'amendes sont-elles effectivement perçues ?*

Si vous ne pouvez me répondre aujourd'hui, je vous adresserai une question écrite.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Je ne connais pas les chiffres par cœur, mais je sais que les brigades cyclistes du centre-ville surveillent les stationnements sur la piste cyclable. Je suppose donc qu'il est possible d'obtenir de plus amples informations à ce sujet.*

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Il faudrait peut-être renforcer les effectifs de nos zones de police. Nous en revenons toujours au même débat.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Vous ne regardez quand même pas dans ma direction, quand vous dites cela?

De heer Marc-Jean Ghysels (PS).- Bien sûr que non, je regarde dans la direction de Mme Van Achter.

M. le président.- Puisqu'il s'agit d'une question orale, la parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Vous n'êtes pas en faveur d'une journée de formation complémentaire obligatoire pour les nouveaux conducteurs. Vous devriez pourtant l'envisager.*

L'IBSR est en effet convaincu de son utilité car elle permet aux participants d'échanger leurs expériences concernant l'attitude à adopter dans la circulation.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *J'aimerais que les nouveaux conducteurs suivent régulièrement des cours pour se perfectionner, mais contrairement à vous, je tiens à les y inciter et non à les y obliger.*

Un cours de recyclage sera ainsi proposé non seulement aux jeunes conducteurs, mais également aux plus de 50 ans.

van boven de vijftig komt er een opfrissingscursus. Ik vind het een goed idee om de verkeerskennis regelmatig op te frissen, maar ik ben geen voorstander van een verplichte terugkomdag.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
BRUNO DE LILLE**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET BRUS-
SELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST,
BELAST MET ONTWIKKELINGS-
SAMENWERKING, VERKEERSVEILIG-
HEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN
GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN
DIGITALISERING, GELIJKEKANS-
BELEID EN DIERENWELZIJN,**

betreffende "de veiligheid van de gebruikers van het deelsysteem van elektrische scooters".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De Brusselse start-up Scooty wil in het Brussels Gewest een systeem voor het delen van elektrische scooters uitbouwen.

Scooty wil met een twintigtal scooters op drie plaatsen klein beginnen, maar is ambitieus: de start-up wil na twee jaar al over een vloot van zevenhonderd scooters beschikken.

In verband met de veiligheid van de gebruikers staat op de website van Scooty te lezen dat ze over een rijbewijs B moeten beschikken, of over een rijbewijs dat toelaat met een scooter met een maximumsnelheid van 45 km/u te rijden. Bovendien moeten ze een initiatiecursus volgen. Bij elke scooter horen ook nog eens twee helmen: één in de maat small en de andere in de maat large.

Een helm moet echter zeer goed op het hoofd passen om een goede bescherming te kunnen bieden. Het wordt dan ook afgeraden om een

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE
LILLE**

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOP-
PEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

concernant "la sécurité des utilisateurs du système de scooters électriques partagés".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *La start-up bruxelloise Scooty veut déployer en Région bruxelloise un système de scooters électriques partagés et disposer d'une flotte de sept cents scooters d'ici deux ans.*

Concernant la sécurité des utilisateurs, on peut lire sur le site internet de l'entreprise qu'ils devront disposer d'un permis de conduire B ou d'un permis de conduire autorisant la conduite d'un scooter d'une vitesse maximale de 45km/h. De plus, ils doivent suivre un cours d'initiation.

Par ailleurs, chaque scooter est équipé de deux casques: un small et un large. Cependant, un casque doit parfaitement s'adapter à la tête pour offrir une bonne protection. Il est dès lors déconseillé de le partager.

De plus, lors d'une visite à l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) il y a quelques années, j'ai appris qu'un casque qui tombe au sol d'une

motorhelm te delen.

Enkele jaren geleden bracht ik een bezoek aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), dat op dat moment net een helm testte die op de Belgische markt zou komen. Daar vernam ik dat een helm die vanop een meter hoogte op de grond valt, eigenlijk niet meer veilig is. De kans is immers groot dat hij bij een ongeval niet langer bescherming biedt.

Hoe garandeert de firma de kwaliteit van de helmen? Wat de vragen inzake het rijbewijs betreft, is het natuurlijk een kwestie van vertrouwen. Iemand die met zo'n scooter rijdt, is er persoonlijk verantwoordelijk voor dat hij over het juiste rijbewijs beschikt. Als de firma de helmen levert, draagt die volgens mij toch ook een groot deel van de verantwoordelijkheid. Als mensen die helmen opzetten, moeten ze er toch van op aan kunnen dat die veilig zijn.

Wat gebeurt er met de verzekering als er een probleem is met een helm? Wie is aansprakelijk voor schade aan het hoofd als blijkt dat de helm voor de val niet in orde was? Hebt u al contact gehad met de firma over die veiligheidsproblemen?

Ik ben er niet echt voorstander van dat het gewest dat deelsysteem mee gaat promoten, omdat scooters de verkeersproblemen niet zullen oplossen. Maar als het gewest dit systeem toch promoot, moet het er wel zeker van zijn.

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris. - Scooty wil een deelsysteem voor elektrische scooters ontwikkelen. Op termijn wil de start-up er, verspreid over het hele Brussels Gewest, zevenhonderd ter beschikking stellen. Het gaat om elektrische scooters die op groene stroom rijden.

Volgens het bedrijf zitten er twee helmen in de kofferbak: een kleine en een grote, zodat iedereen wel een helm kan gebruiken die past.

Ik wil erop wijzen dat Scooty geen overheids-initiatief is. Het gaat om een privé-initiatief, waarbij de aansprakelijkheid contractueel geregeld wordt door een overeenkomst tussen de onderneming en de gebruiker. De aansprakelijkheid bij ongevallen, bijvoorbeeld lichamelijke schade ten

hauteur d'un mètre n'offre plus la même protection.

Comment l'entreprise garantit-elle la qualité des casques qu'elle met à disposition ? Quel est sa responsabilité en la matière ?

Quid de l'assurance en cas de problème avec un casque ? Qui est responsable en cas de lésions à la tête s'il s'avère que le casque n'était pas en ordre ? Avez-vous déjà eu contact avec l'entreprise concernant ces problèmes de sécurité ?

Je ne suis pas partisan de ce système partagé, car les scooters ne résoudront pas les problèmes de circulation. Mais dès lors que la Région promeut ce système, il faut qu'elle le fasse en connaissance de cause.

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais). - *La start-up Scooty entend déployer à terme, sur tout le territoire de la Région, une flotte de 700 scooters partagés, circulant à l'électricité verte. Selon l'entreprise, deux casques seront à disposition dans le coffre : un petit et un grand.*

Scooty est une initiative privée, dont la responsabilité est régie contractuellement par un contrat entre l'entreprise et l'utilisateur. La responsabilité en cas d'accident est supportée par l'entreprise privée.

Les casques de protection mis sur le marché doivent être conformes aux normes européennes. Néanmoins, mon administration prendra contact la

gevolge van een gebrekkige uitrusting, wordt gedragen door de privéonderneming.

Beschermende helmen die op de markt komen, moeten conform de Europese regels zijn. Niettemin zal mijn administratie in de loop van volgende week contact hebben met Scooty om meer informatie in te winnen over hun product en diensten.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Ik had zelf al gezegd dat Scooty helmen in meerdere maten aanbiedt. Dat is op zich niet het grootste probleem.

Het probleem is dat je aan de buitenkant van een helm niet kunt zien of hij voldoende bescherming biedt. Het gaat dan niet alleen over een al dan niet gehomologeerd exemplaar, maar over de vraag of hij ooit al op de grond terechtgekomen is.

Bij deelsystemen kun je niet weten hoeveel mensen de helm eerder gebruikt hebben en in welke staat hij verkeert, waardoor het risico groter is dan de gebruiker inschat. Ik vind dat we op dat risico moeten wijzen. Vermoedelijk bevat een contract met Scooty een bepaling dat de geleverde helm slechts een accessoire is en dat de gebruiker zelf verantwoordelijk is voor zijn veiligheid. Daarom denk ik dat we beter contact opnemen met het bedrijf om erop te wijzen dat dit niet zomaar kan. De overheid zou dit deelsysteem trouwens beter niet te veel promoten, want het zou als een boemerang in haar gezicht kunnen terugkomen.

- *Het incident is gesloten.*

semaine prochaine avec Scooty afin d'en savoir plus sur leur produit et leurs services.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Au-delà du fait qu'il s'agisse d'un exemplaire homologué ou non, la question est de savoir si le casque est déjà tombé au sol. Dans le cas de systèmes partagés, vous ne pouvez pas savoir combien de personnes l'ont déjà utilisé et dans quel état il se trouve, ce qui augmente le risque que l'utilisateur est censé évaluer.*

Un contrat avec Scooty contient probablement une disposition indiquant que le casque fourni n'est qu'un accessoire et que l'utilisateur est responsable de sa propre sécurité. C'est pourquoi je pense que nous devrions prendre contact avec l'entreprise pour lui signifier qu'il ne peut en aller ainsi. D'ailleurs, la Région ferait mieux de ne pas trop promouvoir ce système partagé, car cela pourrait lui revenir dans la figure comme un boomerang.

- *L'incident est clos.*