



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU  
LUNDI 27 JUIN 2016**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 27 JUNI 2016**

—

---

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@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

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@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

## QUESTIONS ORALES

4

Question orale de M. Bruno De Lille

4

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 réforme de la formation à la conduite et son élaboration concrète".

Question orale de M. Bruno De Lille

9

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'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes".

## MONDELINGE VRAGEN

4

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille

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

betreffende "de hervorming van de rijopleiding".

Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille

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

betreffende "de stijging van het aantal fietsongevallen".

*Présidence : M. Marc Loewenstein, premier vice-président.  
Voorzitterschap: de heer Marc Loewenstein, eerste ondervoorzitter.*

## QUESTIONS ORALES

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

### 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 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 réforme de la formation à la conduite et son élaboration concrète".**

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Le 27 mai 2016, vous présentiez la réforme de la formation à la conduite.*

*Quatre parcours de formation sont désormais possibles : la filière libre avec une période de stage de neuf mois minimum, une combinaison de la filière libre et de la filière auto-école avec six mois de filière libre, l'auto-école avec un stage d'au moins trois mois et le nouveau trajet de formation, soit 30 heures de cours dans une auto-école, sans stage. En outre, l'attestation de participation à un cours de secourisme devient obligatoire pour obtenir le permis de conduire.*

*Le nouveau système permet donc d'obtenir un permis de conduire sans avoir suivi de stage. C'est surprenant, compte tenu de la densité du trafic à Bruxelles.*

*En quoi un tel système renforce-t-il la sécurité des*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de hervorming van de rijopleiding".**

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Mevrouw de staatssecretaris, op 27 mei 2016 hebt u de hervorming van de rijopleiding in het Brussels Gewest voorgesteld. De zesde staatshervorming maakte het immers mogelijk om de regelgeving inzake de rijopleiding aan te passen.

In de nieuwe Brusselse rijopleiding zijn er vier opleidingstrajecten: de vrije begeleiding met een minimale stageperiode van negen maanden, de mengvorm tussen de vrije begeleiding en de rij school met zes maanden vrije begeleiding, het opleidingstraject met de rij school met een vrije stage van drie maanden en het nieuwe opleidingstraject, namelijk dertig uur rijles bij de rij school zonder stage. Daarnaast wordt het verplicht om een deelnameattest aan een basiscursus EHBO voor te leggen om het rijbewijs te halen.

In het nieuwe systeem is het dus mogelijk om het

*autres conducteurs, des cyclistes et des piétons ? Sur quelles études s'appuie-t-il en matière de sécurité routière ?*

*Comment allez-vous garantir l'accès de tous au système des 30 heures sans stage, particulièrement onéreux ? Ne faudrait-il pas appliquer le test d'impact sur la pauvreté à cette méthode ?*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (en néerlandais). - *Le gouvernement a approuvé le 26 mai dernier la note décrivant les quatre trajets.*

*Le but de cette réforme est de renforcer la sécurité routière à Bruxelles, comme la sixième réforme de l'État nous en offre la possibilité.*

*Désormais, la Région est en mesure d'imprimer ses propres accents à la politique de sécurité routière, à commencer par le respect des autres usagers de la route.*

*Un autre accent important est la garantie d'un prix accessible, compte tenu du fait que près d'une personne sur trois à Bruxelles vit autour du seuil de pauvreté.*

*Deux nouveaux trajets viennent compléter les deux trajets existants : une combinaison de la filière libre et de l'auto-école et un accès direct à l'examen après 30 heures de cours dispensées par une auto-école agréée. L'âge minimum reste fixé à dix-huit ans.*

*Deux raisons nous ont incités à opter pour ce système. La première est la situation bruxelloise. D'après l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA), les Bruxellois obtiennent leur*

rijbewijs te halen met een opleiding van dertig uur, maar nul uur stage. In het kader van de verkeersveiligheid en zeker gezien de drukke Brusselse verkeerssituatie vind ik dat een merkwaardige uitbreiding van het systeem.

Hoe verhoogt een dergelijk systeem de verkeersveiligheid van de bestuurders en de gebruikers van de openbare ruimte, namelijk de andere bestuurders, fietsers en voetgangers? Welke onderzoeken over de verkeersveiligheid onderbouwen de invoering ervan?

De kostprijs voor het systeem van dertig uur rijopleiding met nul uur stage is bijzonder hoog. Hoe zult u ervoor zorgen dat iedereen, dus ook de werklozen en de mensen met een beperkt inkomen, toegang heeft tot die mogelijkheid? Is het niet wenselijk om de armoedetoets op die maatregel toe te passen?

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.** - De regering heeft op 26 mei de conceptnota goedgekeurd. Daarin worden de vier trajecten beschreven.

Sinds de zesde staats hervorming heeft het gewest een instrument in handen om de verkeersveiligheid in Brussel te verhogen. Dat is de doelstelling van deze hervorming. De regering doet dat door het wegwerken van een aantal knelpunten in de huidige rijopleiding en het integreren van de grootstedelijkheid.

Het gewest kan voortaan eigen accenten leggen. Een belangrijk aspect in de hervorming is het respect voor de andere weggebruikers. Dat is in Brussel, maar ook in veel andere grootsteden, een probleem. Er is veel verkeersagressie. Je bent immers niet alleen op de weg, maar altijd omringd door anderen.

Een ander accent is de betaalbaarheid. In Brussel leeft nagenoeg een op de drie mensen rond de armoedegrens. Het is heel belangrijk om de prijs niet fors te verhogen.

Momenteel zijn er twee trajecten, namelijk de vrije begeleiding en de rij school. In de nieuwe Brusselse rijopleiding worden daar twee trajecten aan

*permis de conduire de plus en plus tard. Nombre d'entre eux ne possèdent pas de voiture particulière et recourent au système des voitures partagées, en particulier les jeunes. Ils sont également nombreux à ne pas pouvoir recourir à la filière libre, car leur entourage ne possède pas de voiture. Pour ces personnes, le trajet intensif donne accès à l'examen de conduite.*

*La deuxième raison est la nécessité de détenir un permis de conduire pour obtenir certains emplois, par exemple dans la zone de Zaventem, difficilement accessible en transports en commun. Le gouvernement estime qu'il faut lever ce frein, compte tenu du taux élevé de chômage.*

*Ce trajet ne comporte pas de permis provisoire ou de conditions restrictives, comme l'interdiction de conduire la nuit et de transporter des passagers.*

*Le gouvernement mise sur une formation à la conduite de meilleure qualité en créant davantage d'options, qui tiennent toujours compte du facteur de la sécurité routière et parmi lesquelles chacun est libre de choisir celle qui lui convient le mieux.*

toegevoegd. De vrije begeleiding wordt behouden, maar daarnaast komt er ook een mengvorm waar je na de rijkschool voortgaat met de vrije begeleiding. Er komt ook een rechtstreekse toegang tot het examen na dertig uur les bij een erkende rijkschool. Dat is een heel intensief traject. Dat blijft allemaal maar mogelijk vanaf achttien jaar.

Er zijn twee redenen waarom we voor dat systeem hebben gekozen. Ten eerste is er de Brusselse situatie. Uit onderzoek van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) blijkt dat Brusselaars steeds later een rijbewijs halen. Heel wat Brusselaars hebben geen eigen auto. Dat juichen we alleen maar toe. Zeker jongeren maken meer en meer gebruik van autodeelsystemen. Velen hebben ook geen familie met een auto in de stad. Door een heel intensief traject bij de rijkschool te volgen, krijgen ze onmiddellijk toegang tot het rijexamen.

Ten tweede komt het traject tegemoet aan een groep mensen die vanaf achttien jaar een rijbewijs moet kunnen voorleggen om een job te vinden. Ik heb me daarvoor gebaseerd op gesprekken. Het openbaar vervoer rond Zaventem is bijvoorbeeld nog niet optimaal, maar mensen moeten er wel naartoe kunnen gaan om een job te vinden. Gelet op de heel hoge werkloosheid vond de regering het belangrijk om dat geen rem te laten zijn. Ze wil jongeren nog meer kansen op de arbeidsmarkt geven en hen na een intensief traject toegang bieden tot het rijexamen.

In dat traject is er geen voorlopig rijbewijs. De kandidaat-bestuurder is dan ook niet onderhevig aan de beperkingen die daarbij worden opgelegd, bijvoorbeeld dat je niet 's nachts mag rijden en geen passagiers mag vervoeren.

De regering zet in op een kwalitatief betere rijopleiding door meer keuzemogelijkheden te creëren. Het systeem van de vrije begeleiding wordt niet afgeschaft. Mensen die dat willen, kunnen nog altijd op die manier hun rijbewijs halen. Wie een paar uur rijkschool wil volgen en nadien verder wil oefenen, kan dat ook. Er zijn vier trajecten waaruit mensen dat traject kunnen kiezen dat het best bij hen past. Daarbij is er telkens rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Daarom is het voor het laatste traject verplicht om dertig uur rijkschool te volgen.

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Vous confirmez mes craintes : les motivations de cette réforme n'ont rien à voir avec la sécurité routière. Vous répondez à la demande de ceux qui veulent obtenir rapidement un permis de conduire, sans tenir compte de l'impact sur le trafic.*

*Les mesures que vous envisagez sont même contradictoires : vous demandez que les gens se familiarisent davantage avec la conduite en ville et la conduite défensive, suivent un cours de secourisme, passent un test de perception du risque, toutes des mesures auxquelles Groen adhère pleinement. Mais dans le même temps, vous faites en sorte que ceux qui en ont les moyens puissent suivre un module de 30 heures, pour être ensuite lâchés dans le trafic.*

*Vous dites vouloir ainsi répondre à la demande de deux groupes. Le premier est celui des personnes qui obtiennent leur permis de conduire de plus en plus tard. Peut-être est-ce parce qu'ils n'en ont pas besoin ou que cela ne les intéresse pas.*

*Le deuxième est celui des demandeurs d'emploi. Chercher à résoudre ainsi le problème de la mauvaise accessibilité en transports en commun ne favorisera en rien la sécurité routière. Cette décision est surprenante de la part d'une secrétaire d'État en charge de la sécurité routière. Selon moi, vous ne faites qu'accéder à la demande du lobby des auto-écoles.*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *Vous présentez les choses de façon*

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- U bevestigt wat ik al vreesde. Dit heeft niets met verkeersveiligheid te maken. Het is zelfs een heel slecht idee. U houdt rekening met de vraag van mensen die snel een rijbewijs willen, maar u hebt niet gelet op de impact op het wegverkeer.

U doet zelfs tegenstrijdige dingen. Aan de ene kant vraagt u dat mensen meer leren rijden in de stad, defensiever leren rijden, EHBO kennen enzovoort. U wilt hen zelfs een test laten doen om na te gaan of ze het verkeer goed kunnen inschatten, namelijk de risicoperceptietest. Dat is allemaal goed en Groen steunt dat.

Maar tegelijkertijd zorgt u ervoor dat er voor diegenen die geld hebben en het snel willen doen, een module van dertig uur is. Daarna laat u deze mensen los in het verkeer. Iedereen weet dat je pas leert rijden door veel te oefenen en te rijden. Dan is dertig uur nooit voldoende.

U zegt dat u daarmee beantwoordt aan de vraag van twee groepen. De eerste groep bestaat uit mensen die steeds later een rijbewijs haalt. De reden waarom ze dat doen, is misschien omdat ze geen rijbewijs nodig hebben, omdat ze niet geïnteresseerd zijn of omdat ze op een andere manier van de stad gebruikmaken. Die mensen moet je niet aansporen om snel een rijbewijs te halen. Ze hebben vaak geen eigen wagen en kunnen dus heel weinig oefenen. Als ze hun rijbewijs hebben, kunnen ze maar weinig uren rijden. Dat is vragen om problemen.

De tweede groep bestaat uit mensen die een job willen zoeken. U zegt dat het openbaar vervoer niet in orde is en schuift de verantwoordelijkheid door naar de mensen. Dat helpt de verkeersveiligheid niet vooruit. Voor een staatssecretaris van Verkeersveiligheid is dat een heel vreemde beslissing. Volgens mij beantwoordt u alleen maar de vraag van de lobby van de rij scholen, die graag een duurder pakket zonder stage wil aanbieden. Dat is betreurenswaardig.

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- U stelt het wel wat karikuraal voor. U weet wellicht

*caricaturale. La Belgique est l'un des seuls pays européens où il n'existe pas d'accès direct à l'examen de conduite. De plus, les systèmes en vigueur chez nos voisins comportent moins d'heures de cours obligatoires. La France déplore pourtant moins d'accidents de la route que la Belgique.*

*L'ensemble du secteur, y compris les associations de défense des cyclistes, est favorable à cette réforme. C'est ce qui ressort de plusieurs concertations que nous avons organisées.*

*Nous allons imposer plus d'heures de cours que les autres pays. Cela signifie-t-il que tous ces autres pays se fourvoient ? Je ne le pense pas.*

**M. le président.**- Vous devez vous contenter de poser une question complémentaire, sans entamer de débat.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- La situation bruxelloise n'est pas comparable avec celle des autres pays. La Belgique enregistre un nombre plus élevé d'accidents mortels. Vous sous-entendez que c'est parce que les autres pays donnent un accès direct à l'examen de conduite. Selon moi, il n'existe aucun lien entre les deux.

*(Remarques de Mme Debaets)*

*Ensuite, j'ai de sérieux doutes quant au fait que cette proposition soit soutenue par tout le secteur, en particulier les associations de cyclistes.*

wel dat België een van de weinige landen was zonder rechtstreekse toegang tot het rijexamen. De meeste andere Europese landen, waaronder onze buurlanden, hebben dat wel. Meer nog, daar is er vaak een systeem met minder uren dan het aantal dat wij nu opleggen. In Frankrijk bijvoorbeeld heb je rechtstreeks toegang tot het rijexamen na twintig uur rijles. Wij vinden dat te weinig. Wij vinden dat je dertig uur rijles nodig hebt om alles onder de knie te hebben en voldoende te kunnen oefenen. Toch zijn er in Frankrijk minder verkeersslachtoffers dan bij ons.

Er is nog een tweede punt. Ik leg mijn oor vaak te luisteren bij de sector. In dit geval blijkt dat de hele sector zich kan vinden in die hervorming, ook de Fietsersbond en de fietsersbewegingen. We hebben daar meermaals mee overlegd om het hele pakket, zowel de risicoperceptietest, de EHBO als de rijopleiding te bespreken en daarover bestaat een consensus. In die zin maak ik mij dan ook sterk dat de hele sector erachter staat.

Maar ik herhaal het: wij gaan meer uren opleggen dan andere landen. Betekent dat dan dat al die andere landen zich vergissen? Het zou kunnen, maar ik denk het niet.

**De voorzitter.**- U mag enkel een bijkomende vraag stellen, maar geen debat voeren.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De situatie in Brussel is niet te vergelijken met die in andere landen. Er zijn heel veel ongevallen met heel veel doden in België. U laat doorschemeren dat er minder doden vallen in die andere landen, omdat ze daar rechtstreeks toegang hebben tot het rijexamen. Dat vind ik heel kwalijk. Als u daarover studies hebt, lees ik die graag, maar daar is volgens mij geen verband tussen.

*(Opmerkingen van mevrouw Debaets)*

Verder betwijfel ik of de hele sector achter de hervorming staat. U hebt nooit de mening van de fietsersbeweging gevraagd. U hebt ze geïnformeerd, maar niet gevraagd of ze het ermee eens zijn. U vertelt voortdurend dat de hele sector erachter staat, maar dat is niet waar. U mag zulke dingen niet zeggen.



**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *J'ai discuté de la proposition avec eux.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Cela ne veut pas dire qu'ils la soutiennent.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Je n'ai pas établi de lien de cause à effet entre l'accès direct à l'examen de conduite et le nombre moins élevé de victimes de la route à l'étranger. Je ne fais que constater que la Belgique est l'un des rares pays où ce système n'existe pas encore et que la sécurité routière est meilleure dans les pays qui l'appliquent.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Vous dites qu'il n'y a pas de lien. C'est pourtant ce que vous suggérez en joignant les deux constats.*

- *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 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'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes".

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Les résultats du Baromètre de la sécurité routière de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) pour le premier trimestre 2016 indiquent une forte*

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik heb het idee samen met hen besproken.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- U hebt het besproken. Het feit dat de commissieleden hier niets hebben gezegd, betekent echter niet dat ze het eens zijn met alles wat ik heb gezegd. Op die manier gaat u te werk. Dat is vreemd.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik heb geen oorzakelijk verband gelegd tussen de rechtstreekse toegang tot het rijexamen en het feit dat er minder verkeersslachtoffers zijn in het buitenland. Ik zeg alleen dat België een van de weinige landen is waar dat systeem nog niet bestaat. In de landen waar het wel bestaat en zelfs met een lager aantal verplichte uren, stel ik vast dat de verkeersveiligheid hoger is. Of er een verband is, zal moeten worden bewezen.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Dat is flauwekul. U zegt dat er geen verband is, maar u herhaalt de twee zaken en linkt ze aan elkaar. Dat maakt dat mensen denken dat er een oorzakelijk verband is.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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 stijging van het aantal fietsongevallen".

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

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Uit de resultaten voor het eerste trimester van de Verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt

*augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes à Bruxelles, et surtout du nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes (+26,8%).*

*Ces chiffres, nous le savons tous, ne sont que la partie émergée de l'iceberg. En effet, de nombreux cyclistes ne font pas de déclaration d'accident, pour éviter des tracasseries administratives ou parce que les dégâts ne sont que matériels.*

*Or, il importe d'avoir une perception correcte pour adapter, si nécessaire, l'infrastructure routière. Quelles sont les mesures prises par la Région en réaction aux recommandations de l'étude consacrée aux points noirs de la circulation, publiée l'an dernier ?*

*Les autorités régionales et communales sont-elles suffisamment attentives aux piétons et aux cyclistes dans leurs plans de réaménagement de la voie publique ? Comment les recommandations du Plan d'action sécurité routière 2011-2020 en la matière sont-elles prises en considération ?*

*Comment expliquez-vous l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes ?*

*Quelles actions entreprenez-vous pour inciter les cyclistes accidentés, qu'ils soient blessés ou non, à faire une déclaration ?*

*Quelles démarches initiez-vous afin de réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes en Région bruxelloise ?*

*Quelles sont les recommandations de l'étude sur les points noirs de la circulation et comment ont-elles été transposées dans la pratique ?*

*La Région assure-t-elle un suivi des adaptations de l'infrastructure routière ? Les plans qui ne tiennent pas ou insuffisamment compte des piétons et des cyclistes sont-ils modifiés ? Qu'en est-il du Plan d'action sécurité routière 2011-2020 en matière de sécurisation de l'infrastructure routière pour les usagers vulnérables ?*

dat het aantal ongevallen met fietsers in Brussel sterk gestegen is. Volgens de barometer is er vooral een toename van het aantal letselongevallen met fietsers (+26,8%). In 2015 waren er in dezelfde periode 97 geregistreerde letselongevallen. Dit jaar staat de teller nu al op 123 letselongevallen met minstens één fietser.

Iedereen weet dat dat slechts het topje van de ijsberg is. Heel wat fietsers vervolgen immers hun weg na een ongeval zonder aangifte te doen. Dat kan zijn om velerlei redenen: ofwel omdat het om lichte verwondingen gaat, of omdat ze geen zin hebben in administratieve rompslomp, of omdat er alleen maar blikshade is enzovoort.

Het is natuurlijk wel belangrijk om daar zicht op te hebben om de weginfrastructuur indien nodig aan te passen. Vorig jaar werd een overzicht van de zwarte verkeerspunten bekendgemaakt. Eind vorig jaar zouden de auteurs van die studie aanbevelingen hebben gedaan om de onveilige verkeerssituaties aan te pakken en vervolgens zou het gewest daarmee aan de slag gaan. Wat is daar intussen mee gebeurd?

Niet alleen steden en gemeenten van het gewest, maar ook het Brussels Gewest zelf passen de openbare weg aan. Die aanpassingen hebben gevolgen voor voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld op de Adolphe Maxlaan. Houden de betrokken overheden bij die aanpassingen wel voldoende rekening met de voetgangers en de fietsers? Is het niet nog steeds zo dat het vooruitsyndroom al te vaak de blik van de planners en uitvoerders bepaalt? Welke acties onderneemt het gewest om die plannen en werken bij te sturen? Ik verwijst ook naar het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020 dat verschillende acties omvat om de weginfrastructuur veiliger te maken voor de kwetsbare weggebruiker.

Hoe verklaart u de stijging van het aantal fietsongevallen?

Welke acties onderneemt u om ervoor te zorgen dat fietsers die een ongeval hebben gehad, al dan niet met een letsel, dat laten registreren?

Welke stappen onderneemt u om het aantal fietsongevallen in het Brussels Gewest te doen dalen?

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** (*en néerlandais*).- *J'ai analysé avec grand intérêt les résultats du Baromètre de la sécurité routière de l'IBSR. Je constate également une augmentation significative du nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes par rapport à l'année dernière. De 2008 à 2015, le nombre de cyclistes a toutefois augmenté plus rapidement que le nombre d'accidents. On peut en déduire que leur sécurité s'est légèrement améliorée. Les chiffres du premier semestre 2016 semblent confirmer cette tendance.*

*J'ai demandé à l'administration d'effectuer une analyse approfondie des résultats du baromètre, afin de cibler les efforts à fournir. L'IBSR mène actuellement une nouvelle étude sur les accidents impliquant des cyclistes à Bruxelles, afin d'actualiser les derniers chiffres disponibles, qui datent de 2004.*

*L'ordonnance relative à un Fonds de la sécurité routière pour la Région de Bruxelles-Capitale sera soumise au parlement dans les prochaines semaines. Ce fonds nous permettra de renforcer la sécurité routière en général, et celle des piétons et des cyclistes en particulier.*

*Nous mettons également sur pied des campagnes destinées à renforcer la visibilité des cyclistes. Ainsi, la nouvelle mouture de la formation à la conduite vise à sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes sur la voie publique, notamment à travers le test de perception du risque.*

*Les campagnes de contrôle du respect de la vitesse sont également cruciales pour renforcer la sécurité*

Welke aanbevelingen werden er gedaan voor de zwarte verkeerspunten? Hoe werden het afgelopen jaar die aanbevelingen in de praktijk omgezet?

Worden aanpassingen aan de weginfrastructuur gemonitord door het gewest? Is er een bijsturing van de plannen die onvoldoende of zelfs geen rekening houden met voetgangers en fietsers? Wat is de stand van zaken van het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020 met betrekking tot het veiliger maken van de weginfrastructuur voor kwetsbare weggebruikers?

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- Ik heb met veel interesse de resultaten van de Verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV voor het eerste semester geanalyseerd. Ik stel samen met u vast dat er een opmerkelijke stijging is in absolute cijfers van het aantal letselongevallen met fietsers in het Brusselse verkeer, in vergelijking met de cijfers voor het eerste semester van vorig jaar. Uit analyses van 2008 tot 2015 blijkt dat het aantal fietsongevallen relatief gesproken stabiel blijft of zelfs daalt. Het aantal fietsers neemt met andere woorden sneller toe dan het aantal ongevallen. Dat betekent dat de verkeersveiligheid voor fietsers licht vooruitgaat. Uit voorlopige resultaten van tellingen blijkt dat die tendens zich doorzet in het eerste semester van 2016.

Naar aanleiding van de cijfers van het BIVV, heb ik aan de administratie gevraagd om een diepgaande analyse te maken van de oorzaken van de stijging. Op die manier kunnen we achterhalen welke bijkomende inspanningen we kunnen leveren om het aantal letselongevallen te doen dalen. Het BIVV voert op dit moment een nieuwe studie over de fietsongevallen in Brussel uit. Het gaat om een bijwerking van een studie van 2004. Er is nood aan nieuwe cijfers.

De ordonnantie betreffende het Verkeersveiligheidsfonds zal de komende weken aan het parlement worden voorgelegd. Via dat fonds beschikken we over heel wat middelen om de verkeersveiligheid in het algemeen, maar meer nog die van voetgangers en fietsers, te verhogen, onder meer door (fiets)verenigingen te subsidiëren.

Daarnaast zetten wij ook campagnes op ter

*et le confort des déplacements à vélo. Sans oublier la campagne Bob contre l'alcool au volant.*

*Enfin, notre gouvernement s'engage pleinement à améliorer l'infrastructure routière, indispensable pour garantir la sécurité des cyclistes.*

*L'étude relative aux zones accidentogènes a permis d'identifier trente zones prioritaires. Nous organisons une réunion mensuelle avec les services concernés de Bruxelles Mobilité et de la STIB pour répondre aux recommandations de celle-ci.*

*Parmi ces trente zones prioritaires, treize se situent à des endroits qui feront l'objet d'un réaménagement complet au cours de cette législature.*

*La majorité de ces zones concernent des voiries communales. Le ministre Smet tente de convaincre les autorités communales de l'importance d'effectuer les ajustements nécessaires sur celles-ci.*

*Les interventions sur l'infrastructure sont soumises à l'avis de la cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité, mais la responsabilité finale incombe aux bourgmestres.*

*Le ministre Smet et moi-même avons assisté récemment à une réunion de la Conférence des bourgmestres, à l'occasion de laquelle nous avons rappelé les bourgmestres à leur responsabilité en matière de réaménagement des zones prioritaires.*

versterking van de zichtbaarheid van de fietsers. Het volstaat niet om fietsers aan te moedigen om zich veilig in het verkeer te begeven en zichtbaar te zijn. We moeten ook de autobestuurders sensibiliseren. Daarom leggen we daar in de nieuwe rijopleiding zo veel mogelijk de nadruk op, onder meer met de risicoperceptietest. Wij willen de automobilisten er werkelijk bewust van maken dat ze niet alleen op de weg zijn en dat ze rekening moeten houden met fietsers enzovoort.

Campagnes met betrekking tot snelheids-handhaving zijn ook heel belangrijk. Als iedereen zich aan de snelheidsbeperkingen zou houden, zou het voor fietsers immers al een stuk veiliger en aangenamer zijn. Daarom zetten we daar volop op in. Er is ook nog de Bob-campagne die de boodschap uitdraagt dat je geen alcohol mag drinken als je met de wagen rijdt en die de verkeersveiligheid van fietsers ook ten goede komt.

Ten slotte moeten we ook wel durven toe te geven dat de verbetering van de weginfrastructuur heel belangrijk is om de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Ik denk daarbij aan het verhogen van het aantal fietspaden en, waar dat mogelijk is, van het aantal afgescheiden fietspaden. Daar zet onze regering ook volop op in.

Het onderzoek naar de ongevalgevoelige zones is ondertussen afgerond. Er werden dertig prioritaire zones vastgesteld. We hebben een maandelijks, structureel overleg opgestart tussen de verschillende betrokken diensten van Brussel Mobiliteit en de MIVB om de aanbevelingen van dat onderzoek uit te werken.

Van de dertig prioritaire zones zijn er dertien gelegen op plekken die integraal heraangelegd zullen worden in deze legislatuur. De Fonsnylaan is daarvan een voorbeeld. De heraanleg daarvan is nagenoeg afgerond. Er zijn ook andere zones waarvoor in een globale heraanleg van de weg is voorzien.

Van de dertig zones bevinden er zich heel wat op gemeentewegen. Minister Smet probeert om de gemeentebesturen ervan te overtuigen dat het belangrijk is om ook op die wegen de nodige aanpassingen te doen.

Voor ingrepen aan de infrastructuur, ook van de gemeentewegen, is het advies van de cel

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

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Comment pouvez-vous affirmer que la tendance est à la baisse en 2016, alors que le nombre de victimes est en augmentation par rapport à 2015, dans des conditions météorologiques comparables ? Le nombre de cyclistes a, certes, augmenté, mais pas de 28%.*

*Vous dites que vous allez collecter des informations, mais vous avez déjà beaucoup d'éléments en main qui devraient vous permettre d'avancer.*

*J'interrogerai également le ministre Smet sur l'approche réservée aux points noirs routiers au niveau communal. Comment garanzissez-vous le contrôle des limitations de vitesse ? Durant la législature précédente, les États généraux de la sécurité routière réunissaient les communes, la police, le Parquet et le gouverneur en vue de coordonner les actions en la matière. Cette concertation n'ayant pas été renouvelée, comment parvenez-vous désormais à stimuler l'engagement et la vigilance de la police et du Parquet sur ce point ?*

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

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *L'augmentation du nombre de cyclistes serait l'une des principales causes de l'augmentation du nombre d'accidents.*

Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit vereist. Die moet onder meer nagaan of de maatregelen de verkeersveiligheid verhogen. In die zin is het gewest erbij betrokken. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de gemeentewegen ligt bij de burgemeesters.

Ik was onlangs samen met minister Smet te gast op de Conferentie van Burgemeesters. We hebben daar aangekaart dat een aantal van de dertig prioritaire zones op de gemeentewegen ligt en dat de burgemeesters daarmee aan de slag moeten gaan.

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

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- U zegt dat er een dalende tendens is die zich doorzet in 2016. Ik begrijp niet hoe u dat kunt zeggen, terwijl er nu meer slachtoffers zijn dan in 2015. Op het eerste gezicht is er daarvoor geen reden. De weersomstandigheden in het eerste semester van 2015 en dat van 2016 zijn vergelijkbaar. Het aantal fietsers is wel wat toegenomen, maar niet met 28%.

U zegt dat u informatie gaat verzamelen. Er is echter al heel wat informatie beschikbaar. Het is dus niet nodig om te wachten. Er kunnen al heel wat stappen gezet worden. De uitvoering kan verfijnd worden, zodra de studieresultaten er zijn.

Ik zal ook minister Smet ondervragen over de stand van zaken van de aanpak van de zwarte punten in de gemeenten. U zegt dat u volop inzet op de snelheidshandhaving. Hoe doet u dat? In de vorige legislatuur was er een overleg in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Toen kwamen de gemeenten, de politie, het parket en de gouverneur samen om een aantal snelheidshandavingsacties op te zetten. Ik heb gehoord dat het overleg niet meer plaatsvindt. Hoe zorgt u ervoor dat de politie en het parket zich nog altijd betrokken voelen en volop inzetten op de snelheidshandhaving? In het verleden is gebleken dat het niet altijd gemakkelijk was om hen van de noodzaak ervan te overtuigen.

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

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.**- De stijging van het aantal fietsers zou toch een van de voornaamste oorzaken zijn voor de toename van de ongevallencijfers. Ik kan nu niet zeggen of het

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Le nombre de cyclistes n'a tout de même pas augmenté de 28% en un an ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *Cela s'explique peut-être par la météo clémente.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Déjà présente en 2015...*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *Nous devons actualiser les derniers résultats disponibles, qui datent de 2004.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Vous ne devez pas attendre cette actualisation pour passer à l'action. Vous disposez déjà de données et de raisons suffisantes pour ce faire.*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *Cela va de soi.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Comment allez-vous impliquer la police et le Parquet ?*

**Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État** *(en néerlandais)*.- *Nous devons effectivement veiller à maintenir un espace de rencontre entre les différents acteurs, au sein du nouvel organisme d'intérêt public (OIP) Bruxelles prévention et sécurité.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Je ne peux que vous conseiller d'activer cela le plus rapidement possible, car rien ne bougera sans le Parquet.*

*- L'incident est clos.*

aantal fietsers met 28% gestegen is. Dat moeten we inderdaad uitklaren.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik begrijp dat dat aantal elk jaar een beetje toeneemt. Gemiddeld komen er 10% fietsers bij. Maar tussen 2015 en 2016 bedraagt die stijging toch geen 28%?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris**.- Misschien heeft het te maken met de zachte weersomstandigheden.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Dat was ook zo in 2015.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris**.- Ik denk wel dat we die cijfers opnieuw in kaart moeten brengen, want de laatste studie die dat echt grondig onderzocht heeft, dateert van 2004. Dat is al meer dan tien jaar geleden.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik stel niet in vraag dat u dat opnieuw doet. U moet daar alleen niet op wachten alvorens actie te ondernemen, want u hebt al een aantal gegevens en redenen, daar kunt u in elk geval op voortbouwen.

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris**.- Ja, natuurlijk.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Hoe zorgt u voor die betrokkenheid van parket en politie?

**Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris**.- Het is echt de bedoeling om dat opnieuw op te nemen. Aangezien we een nieuwe instelling van openbaar nut (ION) Brussel Veiligheid en Preventie hebben opgericht, zijn we momenteel aan het bekijken of we dat in die schoot opnieuw leven kunnen inblazen, want daar zitten ook wel een aantal partners, zoals het parket, rond de tafel. Het is inderdaad belangrijk dat de verschillende actoren elkaar blijven ontmoeten.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Ik raad u aan om dat zo snel mogelijk te doen, want zonder het parket zal er niets in beweging komen.

*- Het incident is gesloten.*