



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

Compte rendu intégral

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

**RÉUNION DU
MERCREDI 14 DÉCEMBRE 2005**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

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

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 14 DECEMBER 2005**

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.

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.

SOMMAIRE**INHOUD****QUESTIONS ORALES**

3

MONDELINGE VRAGEN

3

- de Mme Brigitte De Pauw

3

- van mevrouw Brigitte De Pauw

3

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

concernant "la ligne de bus 84".

- de M. Johan Demol

5

- van de heer Johan Demol

5

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

concernant "l'interdiction pour les chauffeurs de fumer dans les bus, trams et métros de la STIB".

- de Mme Viviane Teitelbaum

6

- van mevrouw Viviane Teitelbaum

6

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

concernant "la problématique du forfait pour les chauffeurs de taxis et ses conséquences".

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

betreffende "de problematiek van het forfait van de taxichauffeurs en de gevolgen ervan".

- de Mme Françoise Schepmans	10	- van mevrouw Françoise Schepmans	10
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "l'inventaire des 60 carrefours les plus dangereux de Bruxelles et le suivi du plan pluriannuel des travaux publics en Région de Bruxelles-Capitale".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de lijst van de 60 gevaarlijkste kruispunten in Brussel en de follow-up van het meerjarenplan voor de openbare werken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
- de M. Frederic Erens	17	- van de heer Frederic Erens	17
à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la possibilité pour la STIB d'acheter des bus respectueux de l'environnement".		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van milieuvriendelijke bussen voor de MIVB".	

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

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE MME BRIGITTE DE PAUW

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

concernant "la ligne de bus 84".

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *NOMBRE d'habitants de Berchem-St-Agathe et de Ganshoren se sont plaints de la desserte insuffisante assurée durant le week-end par la ligne de bus 84, ce qui a comme conséquence d'isoler complètement le quartier social "les villa's de Ganshoren".*

Il y a un an, la STIB décidait d'améliorer la fréquence le samedi après-midi et en soirée. La mise en oeuvre du Plan bus, adopté cette année par le gouvernement, devrait permettre à la ligne 84 de devenir une ligne de première importance, avec un service à part entière le soir et le week-end.

Mais le Plan bus ne serait opérationnel qu'en 2008 seulement, car il s'avère que sa mise en oeuvre est liée au nouveau Plan tram et métro, et est donc subordonnée à l'acquisition du nouveau matériel roulant.

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

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

betreffende "de buslijn 84".

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ben door een groot aantal inwoners van Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren aangesproken over buslijn 84.

Zoals u weet rijdt die bus van Sint-Agatha-Berchem naar het AZ-VUB in Jette en vervolgens naar Kinepolis in Laken. Blijkbaar heeft die buslijn op dit ogenblik geen volwaardige weekenddienst. Een van de rechtstreekse gevolgen is dat de sociale woonwijk "de villa's van Ganshoren" tijdens het weekend volledig geïsoleerd blijft.

De inwoners van de wijk vertelden me dat ze buslijn 84 ook tijdens het weekend willen gebruiken om bijvoorbeeld een uitstapje te maken, bij familie op bezoek te gaan, boodschappen te doen of patiënten te bezoeken in het AZ-VUB.

De MIVB heeft al enkele stappen in de goede richting gezet. Een jaar geleden werd beslist om de

Vu que la mise en service à part entière de cette ligne n'impliquerait pas de frais d'infrastructure et que vous prônez un usage intensif des transports en commun, ne pourrait-on l'envisager pour la soirée et les week end ?

frequentie op zaterdagnamiddag te verbeteren en de bussen later te laten rijden op zaterdagavond. Ook het busplan, dat dit jaar werd goedgekeurd door de regering, was een stap in de goede richting. Volgens het plan zou lijn 84 immers een buslijn van primair belang worden met een volwaardige avond- en weekenddienst.

De toepassing van het busplan wordt echter over meerdere jaren gespreid. Het plan zou pas in 2008 volledig operationeel zijn. Blijkbaar is de invoering van het busplan gekoppeld aan het nieuwe plan voor de trams en metro's, en bijgevolg afhankelijk van de aankoop van nieuw rollend materieel. De Brusselaars die gebruik maken van bus 84 kunnen de timing en de koppeling van het ene plan aan het andere moeilijk begrijpen.

Een volwaardige dienstverlening van buslijn 84 zou geen infrastructurele kosten met zich meebrengen. U hebt reeds meerdere keren gezegd dat er meer gebruik moet worden gemaakt van het openbaar vervoer. Kunt u onderzoeken of het mogelijk is om een volwaardige avond- en weekenddienst in te voeren voor buslijn 84?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Le dossier est à l'étude.*

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

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Cette réponse est plutôt brève. Puis-je poser une question complémentaire ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai rien à ajouter. Nous examinons si cela est de l'ordre du possible.*

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Quand prendrez-vous la décision ?*

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'année prochaine j'espère, cela dépend de la charge de travail de la STIB.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Mijn antwoord zal heel kort zijn: we zijn de zaak aan het onderzoeken.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Dat is wel een heel kort antwoord. Mag ik dan op zijn minst een bijkomende vraag stellen?

De heer Pascal Smet, minister.- Er valt niets meer over te vertellen. We zijn aan het onderzoeken of het mogelijk is.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Wanneer wordt er een beslissing genomen?

De heer Pascal Smet, minister.- Ik hoop begin volgend jaar. Het hangt af van de werklast van de MIVB.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Dans ce cas, je vous reposerai la question en début d'année prochaine.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JOHAN DEMOL

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

concernant "l'interdiction pour les chauffeurs de fumer dans les bus, trams et métros de la STIB".

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

M. Johan Demol (en néerlandais).- *Fumer est interdit pour les conducteurs du réseau De Lijn. Selon le juge de paix, quiconque surprend un conducteur fumant sur le lieu de travail peut exiger une indemnité de 75 euros.*

Quelles sont les directives de la STIB en la matière ? Fumer a-t-il déjà fait l'objet de plaintes à la STIB ? Si oui, comment a réagi la STIB ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *L'interdiction de fumer, définie par l'article 26 du règlement de travail de la STIB, concerne tant les conducteurs que les passagers, sur tous les moyens de transport. 63 plaintes relatives à l'infraction de cette interdiction ont été adressées à la STIB au cours des 12 derniers mois.*

Un nouvel arrêté royal, qui prend effet le 1^{er} janvier

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Dan zal ik u begin volgend jaar mijn vraag opnieuw stellen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOHAN DEMOL

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

betreffende "het rookverbod voor chauffeurs op bussen, trams en metro's van de MIVB".

De voorzitter.- De heer Demol heeft het woord.

De heer Johan Demol.- De Lijn hanteert in Vlaanderen een strikt rookverbod voor chauffeurs. Onlangs bepaalde de vrederechter dat iemand die een chauffeur van De Lijn betrapt op roken in de bus, een schadevergoeding van 75 euro kan vragen. Roken op de bus schaadt immers het recht van een individu op frisse lucht.

Welke richtlijnen inzake roken hanteert de MIVB voor haar personeelsleden? Ontving de MIVB reeds klachten over roken in bussen, trams of metro's? Zo ja, hoe reageerde de MIVB daarop?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Artikel 26 van het arbeidsreglement van de MIVB bepaalt dat het verboden is te roken tijdens de dienst.

Dit algemeen rookverbod geldt dus ook in de voertuigen, zowel voor de reizigers als voor de bestuurders. Tijdens de laatste 12 maanden ontving de MIVB 63 klachten in verband met het niet naleven van het rookverbod, voor alle vervoermodi

2006, généralise l'interdiction de fumer sur le lieu de travail et dans les infrastructures sociales, des mesures que la STIB va détailler dans une nouvelle note de service.

En cas de récidive, fumer sera même possible de licenciement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant "la problématique du forfait pour les chauffeurs de taxis et ses conséquences".

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaite revenir sur le dossier des taxis bruxellois et plus particulièrement sur un aspect qui trouble de nombreux chauffeurs de taxis, à savoir la problématique du forfait à payer à leur employeur et de ses conséquences notamment en matière de fraude sociale.

Premièrement, la pratique qui consiste à ce que les chauffeurs de taxis payent un forfait à leur employeur pour l'utilisation de la voiture - au lieu que ce soit l'employeur qui rémunère les

en fonctions binnnen de maatschappij.

Een nieuw koninklijk besluit, dat ingaat op 1 januari 2006, houdt een verbod in op roken in werkruimten en sociale voorzieningen.

In verband hiermee stelt de MIVB een nieuwe dienstnota op, waarin de regels op een rijtje worden gezet. De nota zal ook aan de sancties herinneren. Indien de overtreding herhaald wordt, is zelfs het ontslag van het personeelslid in kwestie mogelijk.

Bovendien verschijnt er binnenkort een artikel terzake in de ondernemingskrant van de MIVB.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

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

betreffende "de problematiek van het forfait van de taxichauffeurs en de gevolgen ervan".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- Veel taxichauffeurs hebben een probleem met het forfaitair bedrag dat ze hun werkgever moeten betalen en met de sociale fraude die eruit voortkomt.

Dat de chauffeurs de werkgevers moeten betalen voor het gebruik van de wagen, gaat in tegen de collectieve overeenkomsten over de betaling van de taxichauffeurs. De chauffeurs zeggen zelf dat sommigen onder hen geneigd zijn meer te vragen aan de klanten om dat bedrag snel terug te

chauffeurs - va à l'encontre des conventions collectives qui règlent la manière dont les chauffeurs de taxis doivent être payés. Cela a également des conséquences indirectes sur les clients. Aux dires de certains chauffeurs, certains sont tentés de s'assurer très vite la rentabilisation du forfait qu'ils ont payé à leurs employeurs et gonflent parfois les prix pour s'assurer de couvrir leurs frais. Ce qui, comme le regrettent les autres, contribue à donner une très mauvaise réputation à l'ensemble de la profession.

Deuxièmement, il semblerait qu'un certain nombre de chômeurs travaillent en tant que chauffeurs de taxis. Cette situation a deux conséquences importantes : d'une part, ils concurrencent les professionnels en règle, et d'autre part ils fraudent l'Etat puisqu'ils perçoivent des revenus propres et des revenus de substitution.

Cette explication sommaire ne vous apprendra rien. Dans votre "Plan taxis", vous proposez des solutions qui sont une campagne de sensibilisation, des contrôles ciblés sur le terrain et une collaboration avec les services de l'Inspection sociale de l'Office national de Sécurité sociale et de l'Office national de l'Emploi.

Vous voulez également que des démarches soient entreprises pour donner à l'administration des taxis un accès aux données de la "banque-carrefour" de la sécurité sociale. Les données émanant de la "banque-carrefour" seraient alors reliées aux données dont dispose l'administration des taxis.

Des contrôles ont-ils déjà été effectués et, le cas échéant, quels en ont été les résultats ? A quelle fréquence envisagez-vous d'effectuer ces contrôles ? L'administration des taxis a-t-elle effectivement accès aux données de la "banque-carrefour" ? Si oui, quelles sont les conclusions que vous avez pu en tirer ?

Votre plan a été approuvé par le gouvernement entre-temps et le secteur a formulé de nombreuses réactions négatives à son encontre.

Je voudrais également aborder brièvement le problème des sites propres réservés aux trams, que les taxis peuvent employer. J'ai entendu dire que les sites empruntés par les taxis étaient encore trop peu

verdienen. Dat geeft het beroep een slechte reputatie.

Daarnaast werkt een aantal werkzoekenden als taxichauffeur. Dat is oneerlijke concurrentie voor de anderen en bovendien frauderen zij door ook nog een vervangingsinkomen te krijgen.

In uw taxiplan stelt u een sensibiliseringscampagne, gerichte controles en een samenwerking met de sociale inspectiediensten, voor.

U wilt de dienst taxi's boven dien toegang geven tot de kruispuntbank van de sociale zekerheid.

Zijn er al controles geweest en wat zijn de resultaten? Hoe regelmatig wilt u controles uitvoeren? Heeft de dienst taxi's inderdaad toegang tot de kruispuntbank? Welke conclusies trekt u daar uit?

Ondertussen is uw plan goedgekeurd door de regering en heeft de sector erg negatief gereageerd.

Er is ook het probleem van de eigen bedding van de trams, waarvan de taxi's mogen gebruikmaken. Is het juist dat er te weinig van die beddingen zijn? Zal de minister het aantal ervan verhogen?

nombreux. Qu'en est-il actuellement ? Comptez-vous augmenter le nombre de ces sites propres empruntables par les taxis ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne la pratique du forfait-location à payer à l'employeur, afin de résorber le recours à cette pratique illégale et inacceptable, le plan taxi, approuvé par le gouvernement le 30 juin, prévoit une campagne de sensibilisation précisant les droits et obligations des exploitants. En application de ce plan, plusieurs mesures concrètes ont déjà été prises :

- deux circulaires, précisant ces droits et obligations, ont été établies : une à destination des exploitants et l'autre à destination des chauffeurs ;
- une brochure sur la législation sociale et les Conventions Collectives de Travail a été rédigée et sera mise à disposition des chauffeurs dans les semaines qui viennent ;
- des contrats-type reprenant les différents régimes de travail seront établis avant la fin de l'année ;
- un volet concernant le droit social sera inséré dans la formation de base destinée aux candidats-chauffeurs de taxis.

En informant correctement les chauffeurs de taxis, nous voudrions aussi les inciter à porter plainte chaque fois qu'il leur a été proposé de travailler dans un tel système.

Il a effectivement été constaté que certains chauffeurs de taxis sont répertoriés comme chômeurs. La lutte contre ce type de fraude se fait en partie en parallèle avec les campagnes de sensibilisation que je viens de mentionner. L'accès de l'administration des taxis aux données du carrefour sécurité sociale permettra d'assurer un contrôle en la matière. Cette liaison est en cours d'actualisation. Nous avons obtenu la permission ; les informaticiens sont en train de créer les liens informatiques. Ce suivi électronique sera entièrement opérationnel dans la première moitié de 2006. Les contrôles sur le terrain viseront

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Inzake de illegale praktijk van het forfait, bepaalt het taxiplan dat een bewustmakingscampagne wordt gevoerd om de rechten en de plichten van de uitbaters te verduidelijken. Er zijn reeds een aantal concrete maatregelen genomen.*

- *Er zijn twee circulaires opgesteld met de rechten en de plichten van de uitbaters en de chauffeurs.*
- *Er is een brochure gemaakt over de sociale wetgeving en de CAO's die eerlang ter beschikking van de chauffeurs wordt gesteld.*
- *Er komen voor het einde van dit jaar modelcontracten voor de verschillende arbeidsstelsels.*
- *Er komt een hoofdstuk over sociaal recht in de basisopleiding voor taxichauffeurs.*

Door concrete informatie te verschaffen, wil de regering de chauffeurs ertoe aanzetten om klacht in te dienen telkens ze het voorstel krijgen om in een illegaal systeem te werken.

Een aantal taxichauffeurs zijn steuntrekkers. Ook tegen die fraude wordt in de bewustmakingscampagnes gewaarschuwd. Er wordt nu een verbinding gelegd tussen de administratie van de taxi's en de kruispuntbank van de sociale zekerheid. Dat zal vanaf midden 2006 een betere controle mogelijk maken. Er komen ook meer controles op straat. Daarvoor worden gedurende twee jaar vier sociale inspecteurs ingezet.

Een aantal eigen banen worden reeds ter beschikking van de taxi's gesteld. Ingevolge het taxiplan zal dit gebruik worden veralgemeend. Ik heb de betrokken diensten gevraagd een inventaris van alle eigen banen op te stellen en te onderzoeken waarom die niet door de taxi's mogen worden gebruikt. Op die manier zullen we de

également à combattre cette fraude. C'est en ce sens qu'il faut considérer la décision gouvernementale de mettre quatre inspecteurs sociaux à disposition "full time" des contrôleurs de taxi actuels pendant deux ans. Par conséquent, davantage de contrôles seront organisés. Vous avez déjà entendu que certains devenaient un peu "nerveux".

En ce qui concerne les sites propres : actuellement, un nombre limité d'entre eux sont également accessibles aux taxis. Le plan taxi mentionne clairement qu'il est question de généraliser leur usage. C'est pourquoi, j'ai chargé les services compétents d'établir un inventaire comprenant tous les sites actuels, en mentionnant la raison de l'interdiction d'accès aux taxis. De temps en temps, j'ai encore des surprises, mais il n'existe pas encore d'inventaire des sites propres réservés aux bus et taxis dans la Région. Nous sommes en train de le préparer. De la sorte, nous pourrons analyser la situation au cas par cas avec la STIB et les communes. Car il s'agit parfois de voiries communales et non régionales. C'est pourquoi la décision doit être alors bien motivée.

Le gouvernement a approuvé le projet d'ordonnance, qui va être adressé au Conseil économique et social et au comité consultatif des taxis et, ensuite, au Conseil d'Etat qui rendra son avis au gouvernement, je l'espère, en janvier. Je ne tarderai pas, dès lors, à présenter l'ordonnance à cette commission.

Pour ce qui me concerne, ce sera la première fois que je discuterai d'une vraie ordonnance.

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

Mme Viviane Teitelbaum.- Je remercie monsieur le ministre pour ses réponses. Les mesures relatives à cette fraude sociale et aux chômeurs ont suscité dans le secteur des réactions négatives. Aviez-vous élaboré ce plan préalablement avec eux ? Est-ce le résultat d'une concertation ?

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, bien sûr. Mais le secteur, qu'est-ce donc ?

situatie geval per geval kunnen bekijken met de MIVB en de gemeenten. Dat zal echter enige tijd vragen.

De regering heeft de ontwerpordonnantie goed-gekeurd. Deze zal nu aan de Economische en Sociale Raad en het Adviescomité voor Taxi's en nadien aan de Raad van State worden voorgelegd. Ik zal de ordonnantie dus binnenkort aan de commissie kunnen voorleggen.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De maatregelen tegen de sociale fraude hebben heel wat negatieve reacties uitgelokt. Hebt u hierover eerst overleg gepleegd met de sector?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Uiteraard. Maar wat verstaat u onder de sector?*

Mme Viviane Teitelbaum.- Je parle des taxis.

M. Pascal Smet, ministre.- Oui, justement, je le sais. Mais le secteur, ce sont aussi les clients, les chauffeurs, les propriétaires. Parmi ces derniers, on trouve des indépendants, des grands et des petits. De quoi s'agit-il ici ? Certains veulent organiser une sorte de manifestation. Nous verrons cela la semaine prochaine.

Les taxis ont des problèmes d'imprimante, comme vous le savez. Partout ailleurs dans le monde, cela fonctionne sans problème. Or, apparemment, il y a quelque chose dans l'air qui fait que cette imprimante tombe, selon certains propriétaires, quotidiennement en panne. Cette imprimante sert évidemment à combattre les courses en noir.

Ensuite, la colère de certains s'explique pour une raison simple. Par le passé, les permis régionaux délivrés par l'administration étaient transférables sous certaines conditions. Ils étaient vendus sur le marché noir et considérés comme un fonds de commerce. Pour ma part, j'ai estimé que ce permis appartenait à la collectivité. C'est pourquoi nous n'allons pas permettre à d'aucuns de le vendre sur le marché noir. Voilà le vrai problème. Nous allons proposer de nouveaux permis qui ne seront plus transférables, à quelques exceptions près. La règle sera qu'après la cessation des activités, ils devront être renvoyés à l'administration régionale. C'est ce qui explique le mécontentement de certains, puisqu'ils comprennent que leur commerce très lucratif est en péril.

Si je puis vous donner un conseil, faites très attention avec certains. Mon prédécesseur l'a très bien compris : il faut se montrer prudent en la matière.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE

Mevrouw Viviane Teitelbaum (*in het Frans*).- *De taxichauffeurs.*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *De sector bestaat niet alleen uit taxichauffeurs, maar ook uit klanten en eigenaars. Bij laatstgenoemden vindt men zowel grote als kleine zelfstandigen.*

De negatieve reacties zijn heel voorspelbaar. In het verleden konden de vergunningen onder bepaalde voorwaarden worden overgedragen. Ze werden op de zwarte markt verkocht en vormden een handelsfonds. Omdat ik van oordeel ben dat die vergunningen aan de collectiviteit toebehoren, zullen de nieuwe vergunningen niet langer overdraagbaar zijn, op enkele uitzonderingen na. Ze zullen na het stopzetten van de activiteiten naar het gewestbestuur moeten worden teruggestuurd. Het is dus normaal dat sommigen ontevreden zijn, aangezien hun lucratieve handel in het gevaar komt.

Ik geef u tot slot nog de raad om zeer voorzichtig te zijn.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE

BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'inventaire des 60 carrefours les plus dangereux de Bruxelles et le suivi du plan pluriannuel des travaux publics en Région de Bruxelles-Capitale".

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

Mme Françoise Schepmans.- La presse du 30 novembre dernier fait état de l'inventaire des soixante carrefours les plus dangereux de la Région de Bruxelles-Capitale sur la base d'une étude commandée par le ministère bruxellois de la Mobilité.

Face à ce constat, des travaux de sécurisation s'imposent tant pour la sécurité des citoyens que parce que les carrefours sont des axes drainant un flux important de trafic routier. De plus, bien souvent, les carrefours conjuguent diverses infrastructures telles que les logements, les commerces ou encore les écoles. Il importe dès lors que de tels travaux de sécurisation tiennent compte de l'ensemble de ces composantes. Ceux-ci devront être entrepris selon une approche intégrée si l'on veut garantir un cadre de vie agréable et sécurisé aux habitants. Il faut également adopter une approche stratégique et cohérente avec les autres compétences régionales comme la rénovation des quartiers, les contrats de sécurité et le développement des transports publics.

L'annonce, par vos soins, de l'élaboration d'un plan pluriannuel des travaux publics et l'inscription des travaux de sécurisation en son sein sont certes positifs. Toutefois, il ne faut pas franchir le pas et le concrétiser en excluant des informations cohérentes sur les travaux que vous souhaitez entreprendre.

En Commission de l'infrastructure du 11 mai 2005, vous signaliez que vous étiez en train d'élaborer ce plan pluriannuel des travaux de réaménagement des espaces publics en fonction des demandes reçues des différentes communes et des comités de quartier. Vous précisez également que ce plan

HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-LAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de lijst van de 60 gevaarlijkste kruispunten in Brussel en de follow-up van het meerjarenplan voor de openbare werken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Onlangs las ik in de krant dat de Brusselse regering een lijst heeft opgesteld van de 60 gevaarlijkste kruispunten, op basis van een studie die de minister van Mobiliteit heeft besteld.*

Er moeten werken worden uitgevoerd om de veiligheid op de kruispunten te verbeteren. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat kruispunten vaak belangrijk zijn voor de verbinding tussen huizen, winkels of scholen. Als men de levensomstandigheden voor de bewoners aangenaam en veilig wil houden, is er nood aan een integrale aanpak. Bovendien moet de heraanleg gebeuren op een manier die aansluit bij het beleid inzake de renovatie van de wijken, de veiligheidscontracten en de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Het is positief dat u een meerjarenplan voor openbare werken hebt aangekondigd en dat ook de werken om de veiligheid te verbeteren daarin zijn opgenomen, maar het zou geen goed idee zijn om aan de werken te beginnen voor u alle nodige informatie hebt.

Tijdens de vergadering van de commissie Infrastructuur van 11 mei 2005 kondigde u aan dat u een meerjarenplan van openbare werken zou opstellen op basis van de verzoeken van de gemeenten en wijkcomités. U zei dat het plan voor de hele legislatuur zou gelden en in juni 2005 aan de parlementairen zou worden voorgelegd. We hebben het plan nog altijd niet gekregen.

Wie heeft de studie opgesteld?

Welke criteria zijn gehanteerd om vast te stellen

serait étalé sur toute la législature et vous le destinez aux parlementaires pour le mois de juin 2005. Or, après un an et demi de législature, nous ne sommes toujours pas informés à propos dudit plan.

Par rapport à cet ensemble de données, mes questions sont les suivantes :

1. Concernant l'étude commandée par le Ministère bruxellois de la Mobilité au sujet des relevés des carrefours les plus dangereux, pouvez-vous préciser :

- Quels sont les auteurs de cette étude ?
- Quels critères ont été pris en compte pour définir la dangerosité d'un carrefour ?
- Quand les travaux de sécurisation débuteront-ils ? De quels travaux de sécurisation s'agit-il ?
- Ces travaux de sécurisation tiendront-ils compte des besoins et attentes des personnes malvoyantes ou à mobilité réduite ?

2. Concernant le plan pluriannuel des travaux publics dans le cadre duquel le réaménagement de ces carrefours, ou tout au moins de certains d'entre eux, devra s'intégrer :

- Est-il à l'heure actuelle disponible ? Pouvons-nous en prendre connaissance ? Quand nous le soumettrez-vous ?
- Quels travaux ce plan recouvre-t-il ? Peuvent-ils être des suppléments de travaux fédéraux ou communaux dont les budgets sont dépassés ?
- Quelle coordination dans le temps et dans l'espace suggérez-vous pour ces travaux ? Une concertation est-elle prévue avec des associations

hoe gevaarlijk een kruispunt is?

Wanneer zullen de werken beginnen? Welke werken worden er uitgevoerd?

Zal er rekening worden gehouden met de noden van slechtzienden en personen met een beperkte mobiliteit?

Is het meerjarenplan voor openbare werken nu beschikbaar? Wanneer zult u het aan ons voorleggen?

Van welke werken dekt het plan de kosten? Kan er worden bijgesprongen voor plannen van de federale of gemeentelijke overheden waarvan het budget is overschreden?

Hoe lang zullen de werken duren? Wordt er overleg gepleegd met de wijkcomités, de gemeenten en de MIVB?

Het verbaast mij dat een aantal kruispunten waarvoor al maanden of jaren geleden een vergunning is aangevraagd, niet op de lijst voorkomen, zoals het kruispunt Gentsesteenweg / Brigade Pironlaan / Célidéestraat of nog het kruispunt Vrijheidslaan / Segherslaan / Normandiëstraat.

ou des comités d'habitants, ainsi que les diverses communes de notre Région ? Et avec la STIB ?

A la lecture des 60 carrefours dangereux, je me suis étonnée de ne pas retrouver certains qui font l'objet d'une demande depuis plusieurs mois, voire plusieurs années. Je songe notamment au carrefour chaussée de Gand - avenue Brigade Piron - rue de la Célidée, ainsi qu'au carrefour avenue de la Liberté - avenue Seghers - rue de Normandie. Je vous ai déjà interrogé à leur sujet. Vous m'avez fait savoir qu'ils étaient étudiés, mais je ne les retrouve pas dans la liste présentée par le journal Le Soir.

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

M. Pascal Smet, ministre.- En ce qui concerne les 60 carrefours les plus dangereux, cette mission a été confiée à IRIS SAFE, consortium composé de quatre sociétés en association momentanée : IRIS Consulting, DHV Milieu & Infrastructuur (Pays-Bas), A+D Mileur et Libost Groep.

Quels critères ont été pris en compte pour définir la dangerosité d'un carrefour ?

Tout d'abord, soulignons que l'ensemble des voiries gérées par la Région constituait le réseau de base d'analyse pour l'étude. Cette étude ne se limitait donc pas aux carrefours. On retrouve aussi bien des sections de voirie que des carrefours dans la liste des 60 endroits répertoriés. Ce fut une surprise pour moi de constater qu'aucun inventaire des carrefours dangereux n'existe.

Plusieurs critères ont été traités pour établir la liste. La méthodologie du screening qui a été utilisée était basée sur quatre catégories.

Catégorie 1 : la concentration d'accidents.

Dans les statistiques d'accidents INS 98-02 qui sont les dernières disponibles, une série de localisations a été établie sur base des critères suivants :

- 2 accidents ou plus avec tués et/ou blessés graves ;
- 3 accidents ou plus avec blessés légers

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- De studie werd toevertrouwd aan IRIS SAFE, een tijdelijke vereniging van vier bedrijven (IRIS Consulting, DHV Milieu & Infrastructuur, A+D Mileur en de Libost Groep).

Die studie had betrekking op het hele gewestelijke wegennet. De lijst omvat dus niet alleen kruispunten, maar ook een aantal wegvakken.

De 60 gevvaarlijke punten werden in vier categorieën ingedeeld.

Categorie 1: punten met een hoge ongevallenconcentratie

Deze werden in de ongevallestatiestieken NIS98-02 vastgelegd aan de hand van volgende criteria:

- 2 ongevallen of meer met doden en/of zwaar gewonden;
- 3 ongevallen of meer met lichtgewonden en/of materiële schade.

Categorie 2: onveilige punten voor de zwakke weggebruiker

- punten waar een fietser, motorfietser of voetganger gedood of zwaar gewond werd.

Categorie 3: structureel onveilige punten

et/ou dégâts matériels.

Catégorie 2 : les points de malheur.

Dans les mêmes statistiques, une deuxième série a été dressée sur base des accidents impliquant au moins un cycliste, vélomotoriste ou piéton tué ou grièvement blessé.

Catégorie 3 : les points d'insécurité structurelle.

Cette catégorie regroupe les endroits qualifiés par les experts (gestionnaires de voirie, délégués IBSR, divisions trafic des services de police,...) de structurellement non sûrs pour des raisons d'aménagement ou d'organisation du trafic. S'y retrouvent à la fois des carrefours, des sections, des pistes cyclables, des passages pour piétons, des abords d'écoles, des arrêts de transports en commun.

Catégorie 4 : les points de ressentiment.

Cette catégorie reprend les points désignés par les usagers de la route (via diverses associations) parce qu'ils les interprètent subjectivement comme étant particulièrement dangereux.

Quand les travaux de sécurisation débuteront-ils ?
De quels travaux de sécurisation s'agit-il ?

L'étude a abouti à l'établissement de dossiers pour chacun des 60 points reprenant, entre autres, des pistes de solution pour résoudre les problèmes de sécurité relevés. Ces solutions sont de divers types : cela va de l'ajout d'un panneau de signalisation ou de marquage routier au reprofilage complet de certains carrefours ou tronçons de voirie, en passant par de nouveaux réglages de la signalisation tricolore lumineuse.

Toutes ces solutions doivent, dans une étape ultérieure, être approfondies. Il s'agit d'abord d'étudier leur faisabilité technique et financière. Si des réalisations concrètes se dégagent, des plans de détail devront être établis pour mener à bien l'exécution des travaux.

Aucune planification n'est programmée à ce jour étant donné que l'étude de faisabilité n'est pas encore entamée. De plus, si des travaux importants

- punten die deskundigen (beheerders van de openbare weg, afgevaardigden van het BIVV, de verkeerspolitie, enzovoort) als onveilig beschouwen wegens de inrichting of de organisatie van het verkeer. Het gaat om kruispunten, baanvakken, fietspaden, voetgangersoversteekplaatsen, schoolomgevingen, haltes van het openbaar vervoer, enzovoort.

Categorie 4: punten die door de gebruikers als onveilig worden ervaren.

Iris Safe stelt voor elk van de 60 punten een aantal oplossingen voor. Het kan gaan om de plaatsing van een verkeersbord tot de volledige heraanleg van een kruispunt of wegvak of het anders afstellen van de verkeerslichten.

In de volgende fase zal de technische en financiële haalbaarheid hiervan worden onderzocht. Tot slot moeten er concrete uitvoeringsschema's worden opgesteld.

Er werd nog niets gepland, aangezien men nog niet begonnen is met het haalbaarheidsonderzoek. Er moet bovendien rekening gehouden worden met de procedure voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning.

Deze beveiligingswerkzaamheden houden rekening met de noden en verwachtingen van slechtzienden en personen met beperkte mobiliteit.

Het meerjarenplan, dat al sinds eind juni klaar is, werd nog niet goedgekeurd door de regering. Men wacht hiermee omwille van de budgettaire gevolgen van dit plan in 2006.

Morgen keurt de regering de begroting 2006 goed. De komende dagen zullen we het debat over het meerjarenplan hervatten. Ik hoop dat in januari een beslissing volgt.

Ik ga nu dus nog niet in detail treden, maar het plan zal een logische synthese zijn van de noodzakelijke werkzaamheden voor de verkeerswegen, verkeersveiligheid, mobiliteit, openbaar vervoer, enzovoort.

Het zal duidelijk vermeldenwanneer de werkzaam-

sont à prévoir, il y a lieu de tenir compte de la procédure pour l'obtention d'un permis d'urbanisme.

Ces travaux de sécurisation tiendront-ils compte des besoins et attentes des personnes malvoyantes ou à mobilité réduite ?

Chaque endroit relevé a été traité du point de vue de chaque usager, y compris les usagers faibles.

Le plan pluriannuel n'a pas encore été approuvé par le gouvernement, bien qu'il soit prêt depuis juin dernier et ait été discuté au sein de l'exécutif régional à cette époque. Etant donné les répercussions budgétaires de ce plan en 2006, il a été jugé opportun d'attendre l'accord budgétaire global avant de se prononcer dans ce dossier.

Le gouvernement approuvera formellement demain le budget 2006. Nous allons reprendre le débat sur le plan pluriannuel dans les jours qui viennent. J'espère qu'une décision à ce sujet interviendra durant le mois de janvier prochain.

Je ne souhaite pas entrer maintenant dans les détails des travaux concernés par le plan, étant donné qu'il n'a pas encore été approuvé par le gouvernement. Je souhaite par contre d'ores et déjà vous rassurer sur le fait qu'il constituera une synthèse logique des travaux nécessaires sur le plan de l'état des voiries, de la sécurité routière, de la mobilité, des transports publics etc...

Le plan pluriannuel indiquera clairement quand les travaux seront planifiés pour toute la législature. Comme prévu dans l'ordonnance sur la coordination des chantiers, chaque projet est discuté au sein de la commission ad hoc, où sont notamment représentés les concessionnaires, les communes et d'autres administrations régionales.

Les communes ont été consultées afin de passer en revue leurs priorités en matière de travaux publics, autant par écrit qu'oralement. Il sera autant que possible tenu compte de leurs remarques. Les comités de quartiers ont également été consultés par écrit.

En ce qui concerne la STIB, les travaux d'infrastructure des transports publics sont gérés par un service spécifique situé au sein de mon

heden tijdens de legislatuur worden uitgevoerd. Elk project wordt besproken binnen de betrokken commissie, waarin onder andere de concessie-houders en de gemeenten vertegenwoordigd zijn.

De gemeenten en de wijkcomités werden gevraagd naar hun prioriteiten op het gebied van openbare werken. Hier zal zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

De infrastructuurwerken van de MIVB worden beheerd door een specifieke dienst van mijn administratie, en dat in voortdurend overleg met de MIVB.

Zodra het plan wordt goedgekeurd, zullen wij een website oprichten, "Brussels under construction", zodat alles Brusselaars op de hoogte zijn van de geplande werkzaamheden.

administration. Tant ce service que mon cabinet et moi-même sommes en contact constant avec des représentants de la STIB à propos des différents chantiers de notre Région. La concertation est donc formelle, informelle et permanente.

Une fois que le plan sera approuvé, nous créerons un site web "Brussels under construction", pour que tous les Bruxellois soient au courant des travaux planifiés.

M. Willy Decourty.- Lorsque vous parlez des statistiques INS '92, s'agit-il bien de l'Institut des Statistiques pour l'année '92 ?

M. Pascal Smet, ministre.- Non, de '98 jusque 2002.

M. le président.- Les statistiques couvrent une période de dix ans. C'est une méthodologie normale, puisqu'on ne peut pas considérer un carrefour comme dangereux sur la simple constatation de la statistique pendant un an.

La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- J'attends avec intérêt la présentation par le ministre de ce plan pluriannuel, qui, vous en conviendrez avec moi, tarde à être exposé. J'ai bien compris que les demandes des communes et des associations de riverains seront prises en considération. Il serait également intéressant que les interventions faites au sein de cette assemblée concernant cette problématique soient aussi prises en considération par le ministre, puisque les parlementaires ont posé des questions sur le réaménagement des voiries et des carrefours. C'est dans cet esprit-là que je me suis permis de vous rappeler les deux points sur lesquels j'étais déjà intervenue, à savoir celui de la chaussée de Gand et celui de l'avenue Seghers-Liberté. Cette discussion se poursuivra sans doute très prochainement puisque vous aurez l'occasion de communiquer la liste des travaux qui sont envisagés pour cette législature.

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

M. Pascal Smet, ministre.- Ce n'est pas parce qu'on n'a pas de plan qu'on ne prépare rien, on sait

De heer Willy Decourty (*in het Frans*).- *Wanneer u spreekt over de NIS-statistieken van '92, gaat het dan wel degelijk over het jaar 1992?*

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Neen, van 1998 tot 2002.*

De voorzitter.- De statistieken bestrijken een periode van tien jaar. Dat is logisch, aangezien we een kruispunt niet als gevaarlijk kunnen beschouwen op basis van de statistieken van één jaar.

Het woord is aan mevrouw Schepmans.

Mevrouw Françoise Schepmans (*in het Frans*).- *Ik wacht met ongeduld op het plan van de minister. Ik begrijp dat gemeenten en omwonenden geraadpleegd moeten worden. Ook met de vragen van de volksvertegenwoordigers over de heraanleg van wegen en kruispunten mag rekening worden gehouden. Daarom kom ik terug op de Gentsesteenweg en de Seghers- en de Vrijheidslaan. Deze discussie kan nog lang duren, vermits er een hele rist werken is gepland in deze zittingsperiode.*

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (*in het Frans*).- *Er wordt wel degelijk gewerkt, ook al is er geen plan.*

quel dossier on veut faire progresser en 2006 et l'administration les prépare. C'est l'image globale que nous allons présenter.

Mme Françoise Schepmans.- C'est donc à l'occasion de la présentation du plan pluriannuel que vous préciserez comment s'insérera le réaménagement des carrefours et voiries que vous avez cités dans cette étude.

M. Pascal Smet, ministre.- Entre autres.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. FREDERIC ERENS

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

concernant "la possibilité pour la STIB d'acheter des bus respectueux de l'environnement".

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

M. Frederic Erens (en néerlandais).- Le constructeur de bus Van Hool investit depuis quelques temps dans des technologies alternatives en matière de moteur. Il construit, entre autres, des bus qui roulent à l'hydrogène, des bus équipés de filtres à suie et de catalyseurs qui diminuent de moitié l'émission de dioxyde d'azote, tout en consommant moins.

Par le passé, la STIB a déjà acheté chez Van Hool une vingtaine de bus roulant au gaz naturel. Envisage-t-on d'acquérir davantage de bus écologiques ? En quel nombre et de quel type ? Quand cet achat aurait-il lieu ?

Après combien de temps les bus diesel de la STIB sont-ils remplacés ? De nouveaux bus diesel

De administratie is nu bezig met de voorbereiding van de dossiers. De regering wil een totaalbeeld voorstellen.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- U zult dus bij de voorstelling van het meerjarenplan de heraanleg van de wegen en kruispunten uit de studie toelichten.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- Onder andere.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FREDERIC ERENS

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

betreffende "de mogelijkheid tot aankoop van milieuvriendelijke bussen voor de MIVB".

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- De Lierse busbouwer Van Hool investeert al geruime tijd in alternatieve aandrijftechnologieën. Zo bouwt Van Hool onder meer bussen die op waterstof rijden. Die bussen worden momenteel reeds beperkt ingezet in Californië.

Van Hool bouwt ook bussen met speciale roetfilters en katalysatoren die de uitstoot van stikstofdioxides zowat halveren en die een pak minder brandstof verbruiken. Die bussen worden momenteel reeds ingezet in Luik, Utrecht, Aken, Hamburg en Genève, en zelfs in Algerije en Angola. Ook in de VS en Canada rijden er al een driehonderdtal van die bussen rond.

In Nederland levert Van Hool trolleybussen die

seront-ils achetés ou seront-ils tous remplacés à terme par des bus utilisant des technologies plus respectueuses de l'environnement ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *En tant que fournisseur de transports en commun en milieu urbain, la STIB est naturellement très concernée par la pollution occasionnée par ses véhicules. Un groupe de travail interne observe et étudie l'évolution des technologies propres.*

La STIB a mis en oeuvre cette année un programme de modernisation et de remplacement d'une partie de ses bus. Elle a aussi dressé un planning d'exécution pour que - d'ici fin 2006 - 553 bus soient équipés d'un filtre à particules.

En 2006, 140 nouveaux bus souscrivant aux normes environnementales européennes les plus strictes (Euro 4) remplaceront les véhicules les plus anciens et les plus polluants, déclassés après quinze ans de service. Ces nouveaux bus fonctionnent encore au diesel, mais avec une pollution minimale, et peuvent être considérés comme des véhicules écologiques. 115 bus sont construits par Van Hool. Les 25 autres sont des bus articulés fournis par la société Evobus.

La STIB dispose également depuis 1993 d'une flotte expérimentale de vingt bus fonctionnant au LPG - l'un des carburants les plus respectueux de l'environnement - qui seront également remplacés. Le groupe de travail détermine aussi quelles sont les technologies suffisamment avancées pour être testés et perfectionnées à l'échelle réelle. L'hydrogène est l'une d'entre elles. Nous n'avons

elektrisch worden aangedreven, maar ook bussen op LPG en propaan.

In het verleden kocht de MIVB bij Van Hool reeds een twintigtal bussen op aardgas. Wordt er overwogen om nog meer milieuvriendelijke bussen bij Van Hool aan te kopen? Over hoeveel bussen en over welk type aandrijvingstechnologie zou het gaan? Wanneer zou dit gebeuren?

Na hoeveel tijd worden de dieselbussen van de MIVB vervangen? Zullen er nog nieuwe dieselbussen worden aangekocht of is het de bedoeling om op termijn alle dieselbussen te vervangen door bussen die gebruik maken van schone technologieën zoals waterstof?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Als aanbieder van openbaar vervoer in een stedelijke omgeving is de MIVB natuurlijk erg begaan met de uitstoot van haar voertuigen. Binnen de maatschappij is er een werkgroep opgericht die de evolutie van de 'schone technologieën' opvolgt en bestudeert.

Dit jaar startte de MIVB een programma op voor de vernieuwing en vervanging van een deel van haar bussen. Ze stelde ook een uitvoeringsplanning op voor het uitrusten van een ander deel van haar busvloot met een deeltjesfilter.

In 2006 zullen er 140 nieuwe bussen bijkomen die voldoen aan de meest strikte Europese milieunorm (Euro 4). Die bussen zullen oudere, meer vervuilende voertuigen vervangen die na 15 jaar dienst afgeschreven zijn. Die bussen blijven diesel gebruiken, maar met een minimale uitstoot, en mogen als milieuvriendelijke voertuigen beschouwd worden. Van die bussen worden er 115 door Van Hool gebouwd. De overige 25 nieuwe bussen zijn gelede bussen die bij het bedrijf Evobus worden besteld.

Tegen het einde van 2006 zullen 269 van de 553 bestaande bussen uitgerust zijn met een deeltjesfilter (of roetfilter).

Sinds 1993 beschikt de MIVB eveneens over een experimentele vloot van 20 bussen die op aardgas rijden. Die brandstof is een van de meest

pas encore effectué d'étude de marché pour ces bus.

La STIB dispose enfin de douze bus hybrides, fonctionnant à la fois au diesel et à l'électricité.

Avec les bus au diesel Euro 4 et les 269 bus équipés de filtres à particules, la STIB sera équipée pour fin 2006 de 80% de véhicules écologiques. Les métros et les trams sont équipés de moteurs électriques qui ne polluent pas.

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

M. Frederic Erens (en néerlandais).- *Les bus produits par Van Hool satisfont à des normes plus sévères que la norme Euro 4. Qu'en est-il des Evobus ?*

Les bus équipés au gaz naturel seront-ils remplacés par des véhicules similaires ou par des bus fonctionnant à d'autres carburants comme l'hydrogène ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *Cela dépendra des conclusions du groupe de travail.*

Une étude de marché est en cours pour les bus articulés. Au moment de la commande, la norme Euro 4 était la norme environnementale la plus élevée.

- L'incident est clos.

milieuvriendelijke die bestaan. Ook die bussen zijn echter aan vervanging toe. De reeds genoemde werkgroep buigt zich ook over de vraag welke nieuwe technologie ver genoeg gevorderd is om al op reële schaal te worden getest en geperfected. Waterstof is een van de onderzochte brandstoffen. Ik verwacht de keuze in het voorjaar. Ik kan nog niet zeggen wie de producent van de bussen wordt, aangezien we daarvoor eerst de markt moeten raadplegen.

Tot slot beschikt de MIVB over 12 hybride bussen die door een gecombineerde krachtbron (diesel en elektriciteit) worden aangedreven.

Met de nieuwe Euro-4-dieselbussen en de 269 bussen met roetfilters zal de MIVB eind 2006 over 80% milieuvriendelijke voertuigen beschikken. De metro's en trams hebben elektrische motoren en hebben geen lokale uitstoot.

De voorzitter.- De heer Erens heeft het woord.

De heer Frederic Erens.- De bussen die Van Hool produceert voldoen aan strengere normen dan de Euro-4-norm. Hanteert Evobus dezelfde normen als Van Hool of houdt ze zich aan de Europese norm?

Zal er bij de vervanging van de aardgasbussen opnieuw voor aardgas of voor een andere brandstof zoals waterstof worden gekozen? Het is blijkbaar niet de bedoeling om de vloot van aardgasbussen te vergroten.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Dat hangt af van het resultaat van de werkzaamheden van de werkgroep.

Voor de geleden bussen werd er ook een marktonderzoek gedaan. Op het ogenblik van de bestelling was de Euro-4-norm de hoogste milieunorm.

- Het incident is gesloten.