



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

**Compte rendu intégral**

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

**RÉUNION DU  
MERCREDI 24 MAI 2006**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**Integraal verslag**

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

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 24 MEI 2006**

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.

<b>SOMMAIRE</b>	<b>INHOUD</b>
<b>INTERPELLATIONS</b>	<b>INTERPELLATIES</b>
- de M. Serge de Patoul  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les actions du gouvernement bruxellois aux fins d'endiguer le phénomène de congestion de la Région bruxelloise".	4  - van de heer Serge de Patoul  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de maatregelen van de Brusselse regering om de verzadiging van het Brussels Gewest in te perken".
- de M. Rachid Madrane  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,  concernant "les problèmes de fonctionnement du Comité de prévention et de protection du travail à la STIB".	4  - van de heer Rachid Madrane  tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,  betreffende "de werkingsproblemen van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk van de MIVB".
<i>Discussion – Orateur : M. Pascal Smet, ministre.</i>	6  <i>Bespreking – Spreker: de heer Pascal Smet, minister.</i>
<b>QUESTIONS ORALES</b>	<b>MONDELINGE VRAGEN</b>
- de Mme Carla Dejonghe  à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	8  - van mevrouw Carla Dejonghe  aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

concernant "l'étude sur les besoins en mobilité des noctambules et la rentabilité du bus de nuit 71".

Question orale jointe de Mme Brigitte De Pauw,

concernant "la prolongation des services de soirée dans les transports publics".

- de Mme Carla Dejonghe

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

concernant "les problèmes techniques et de capacité sur les lignes de métro 1A et 1B".

- de M. Jos Van Assche

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

concernant "le retard dans la mise en œuvre des zones 30 dans différentes communes bruxelloises".

- 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 "les conclusions de l'analyse des accidents de cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale".

betreffende "het onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften van uitgaanders en de rendabiliteit van nachtbus 71".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Brigitte De Pauw,

betreffende "de verlengde avonddiensten in het openbaar vervoer".

- van mevrouw Carla Dejonghe

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

betreffende "de technische en capaciteitsproblemen op de metrolijnen 1A en 1B".

- van de heer Jos Van Assche

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

betreffende "de vertraging van de inrichting van de zones 30 in verschillende Brusselse gemeenten".

- van de heer Johan Demol

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

betreffende "de besluiten uit het onderzoek naar fietsongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

- de M. Serge de Patoul

21

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

concernant "l'application de l'Accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale".

- van de heer Serge de Patoul

21

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

betreffende "de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende het regelmatig vervoer vanuit en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

## INTERPELLATIONS

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

### INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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

concernant "les actions du gouvernement bruxellois aux fins d'endiguer le phénomène de congestion de la Région bruxelloise".

**M. le président.-** A la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, l'interpellation est reportée à la prochaine réunion.

### INTERPELLATION DE M. RACHID MADRANE

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

concernant "les problèmes de fonctionnement du Comité de prévention et de protection du travail à la STIB".

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

**M. Rachid Madrane.-** Récemment, les membres du Comité de prévention et de protection au travail (CPPT) de la STIB ont introduit une plainte à l'encontre de leur employeur au "SPF Emploi, Travail et Concertation sociale", plus précisément

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

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

betreffende "de maatregelen van de Brusselse regering om de verzadiging van het Brussels Gewest in te perken".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de interpellatie naar de volgende vergadering verschoven.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE

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

betreffende "de werkingsproblemen van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk van de MIVB".

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

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *De leden van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) van de MIVB dienden onlangs een klacht in tegen hun werkgever bij de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal*

au Département Contrôle du bien-être au travail. Cette plainte portait sur différents aspects liés au fonctionnement du CPPT de la STIB et à certaines obligations légales qui ne seraient pas remplies par la société. Dans son rapport, l'inspecteur du SPF Emploi relève les fautes suivantes :

- le comité ne serait pas informé de l'analyse des risques et du plan global de prévention. Il semble que cette analyse doive comprendre les données suivantes : sécurité au travail, protection du travailleur au travail, ergonomie, hygiène au travail, embellissement des lieux... ;
- le plan annuel d'action ne reprendrait pas les objectifs prioritaires, les missions, les obligations, les moyens financiers, les méthodologies et délais retenus pour atteindre les objectifs. Il semblerait aussi, selon l'inspecteur du SPF Emploi, que la STIB ne disposeraient que d'une partie du plan annuel et que la partie tram doive encore être détaillée ;
- des formations et des informations relatives à la prévention et à la protection contre la violence, le harcèlement moral ou sexuel au travail n'ont pas été réalisées ;
- l'employeur ne communiquerait pas l'identité des conseillers en prévention spécialisés auxquels il fait appel, particulièrement en ce qui concerne l'ergonomie, l'hygiène industrielle et les aspects psychosociaux du travail ;
- l'article 24 de la loi de 1999, relatif aux missions et fonctionnement des CPPT, prévoit que les convocations des membres effectifs soient accompagnées du rapport mensuel, dans lequel doit figurer une synthèse des accidents du travail, l'analyse des fiches de l'accident de travail, la localisation des accidents de travail, les causes de ces accidents et les mesures qui ont été prises pour que ceux-ci ne se reproduisent plus. Cette information est importante car, en février 2005 par exemple, le CPPT a été informé que, pour l'exercice 2003, 145 accidents du travail avaient entraîné 11.826 jours d'incapacité de travail, répartis pour 40% en moyens de transport, 25% dans le milieu de travail, 20% en agressions et 7% dus à des faux mouvements.

Pourquoi le CPPT de la STIB et, par conséquent, le

*Overleg, meer bepaald de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk. De inspecteur van de FOD Werkgelegenheid ontdekte de volgende tekortkomingen:*

- het CPBW werd niet ingelicht over de risicoanalyse (veiligheid, bescherming, ergonomie, hygiëne, verfraaiing van de werkplaats, ...) en het preventieplan;*
- het jaarlijkse actieplan bevat geen prioritaire doelstellingen, opdrachten, verplichtingen, financiële middelen, methodes en termijnen. De MIVB zou ook slechts over een gedeeltelijk plan beschikken;*
- er waren geen opleidingen of informatiesessies over veiligheid en bescherming tegen geweld, pesterijen of ongewenste intimiteiten;*
- de werkgever deelt de identiteit niet mee van de gespecialiseerde preventieadviseurs die hij raadpleegt;*
- volgens artikel 24 van de wet van 1999 moeten de uitnodigingen voor vergaderingen aan de leden van het CPBW vergezeld zijn van een maandelijks rapport met een overzicht van de arbeidsongevallen, de analyse van de fiches van de arbeidsongevallen en van de plaats, de oorzaken ervan en de maatregelen die getroffen werden om dergelijke ongevallen te vermijden. In februari 2005 vernam het CPBW dat er in het boekjaar 2003 wel 145 arbeidsongevallen waren die 11.826 uren arbeidsongeschiktheid veroorzaakten. Daarvan vond 40% plaats in een vervoermiddel, 25% op de werkplek, 20% door agressie en 7% door foute bewegingen.*

*Waarmoe mag het CPBW de risicoanalyse niet inzien? Wanneer zal de MIVB een jaarlijks plan opstellen dat voldoet aan de wettelijke voorschriften? Wanneer zal de MIVB het betrokken personeel een opleiding geven met betrekking tot de preventiemaatregelen? Waarmoe deelt de MIVB de namen niet mee van de preventieadviseurs waarop ze een beroep doet? Waarmoe werd het CPBW nooit betrokken bij de analyse van bepaalde arbeidsongevallen?*

personnel ne peut-il prendre connaissance de l'analyse des risques ? Quand l'employeur compte-t-il dresser un plan annuel conforme à la réglementation pour l'ensemble de la STIB ? Quand la STIB compte-t-elle former les personnes concernées par les mesures de prévention ? Pourquoi l'employeur ne communique-t-il pas les noms des conseillers en prévention auxquels il fait appel ? Comment se fait-il que la délégation du CPPT n'a jamais été appelée immédiatement sur place ni même associée à l'analyse de certains accidents du travail ?

*Discussion*

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

**M. Pascal Smet, ministre.**- La STIB jouit d'une totale autonomie en la matière. Je ne peux donc que communiquer les éléments d'information qu'elle m'a transmis.

L'analyse des risques est décrite dans un plan global, qui s'inscrit dans une politique de gestion dynamique. Une première version de ce plan a été présentée au Comité de prévention et de protection du travail (CPPT) lors de la séance du 11 décembre 2003 et a été rediscutée en séance en avril 2004.

Il s'agit d'une approche pluridisciplinaire qui couvre les aspects suivants :

- la sécurité au travail ;
- la santé des travailleurs ;
- l'ergonomie ;
- l'hygiène industrielle ;
- les aspects psychosociaux.

Depuis lors, deux autres versions - 2005-2009 et 2006-2010 - beaucoup plus détaillées, ont été élaborées en étroite collaboration avec les différents services. Elles ont été présentées et commentées en séance du CCPT. Chaque année, un plan d'action annuel concernant le bien-être est

*Bespreking*

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

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**-  
*Aangezien de MIVB een onafhankelijke instelling is, kan ik u alleen maar de informatie meedelen die ik van haar heb ontvangen.*

*De risicoanalyse wordt beschreven in een globaal plan, dat in een eerste versie werd voorgelegd aan het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) op de vergadering van 11 december 2003. In de vergadering van april 2004 werd het plan opnieuw besproken.*

*Het getuigt van een multidisciplinaire aanpak: veiligheid op het werk, gezondheid van de werknemers, ergonomie, industriële hygiëne en psychosociale aspecten.*

*In de twee daaropvolgende versies (2005-2009 en 2006-2010) werd het plan verder verfijnd en opnieuw aan het CPBW voorgelegd. Elk jaar wordt er een actieplan voor welzijn opgesteld en aan het CPBW bezorgd. Daarin staat hoe de globale plannen concreet worden gerealiseerd: de activiteit, het onderwerp, de discipline, de verantwoordelijke en de geschatte kostprijs. De jaarlijkse actieplannen zijn bijgevolg reglementair.*

*Alle preventieadviseurs van de Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk (IDPB) hebben met succes de opleidingen gevuld, die de wet van 1996 en het koninklijk besluit van 1998*

établi et présenté au CPPT. Ces plans sont la concrétisation de la politique définie par les plans globaux et couvrent les différentes disciplines définies dans ceux-ci. Ils précisent la localisation de l'activité préconisée, l'objet, la discipline, le responsable et l'estimation du coût. Ils sont par conséquent conformes à la réglementation.

Au niveau du Service interne de prévention et de protection du travail (SIPPT), les conseillers en prévention ont tous suivi avec succès les formations prévues par la loi de 1996 et par l'arrêté royal de 1998. La formation de la ligne hiérarchique est assurée par l'assureur-loi Ethias et par le SIPPT pour ce qui concerne les problèmes relatifs aux analyses et à la prévention d'accidents du travail.

Au sujet du harcèlement moral et sexuel et de la violence au travail, un avis d'information a été publié pour l'ensemble du personnel, le 4 mars 2003. Toutes les personnes de confiance ont reçu une formation par un organisme externe au cours de la même année. En 2005, l'ensemble du personnel des cadres a reçu une formation par ce même organisme. D'autres formations sont données sur base régulière. Citons, à titre d'exemple, les formations suivantes : secourisme d'entreprise, manutention des charges, lutte contre l'incendie, agressivité et gestion du stress, évacuation des installations du métro, dépannage et sécurité bus.

En séance du 28 mai 1998, la composition du SIPPT a été communiquée au CPPT. En séance du 15 avril 2004, les noms des spécialistes pour les différentes disciplines ont été communiqués, une fois de plus, au CPPT. En séance du 13 janvier 2005, le document d'identification a été présenté au CPPT et a été joint au procès-verbal de la séance.

En principe, en cas d'accident "grave", au sens de la loi, la procédure est toujours suivie : après information et après avis des parties prenantes, la délégation est envoyée sur place, si cette visite est sollicitée par l'une de celles-ci. Cette visite est toujours organisée dans les meilleurs délais. Les résultats des enquêtes sont alors communiqués en séance du CPPT.

Pour ma part, je peux vous dire que la STIB a envoyé une lettre au SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en mars 2006. J'en possède

*voorschrijven. Wat de preventie van arbeidsongevallen betreft, organiseren Ethias en de IDPB een opleiding voor de dienstverantwoordelijken.*

*Op 4 maart 2003 verscheen er een mededeling over geweld, pesterijen en seksuele intimiteiten op het werk, gericht tot alle personeelsleden. In datzelfde jaar kregen alle vertrouwenspersonen een opleiding van een externe dienst. In 2005 was het de beurt aan de staf en de directie. Daarnaast vinden er regelmatig andere opleidingen plaats over verscheidene concrete thema's.*

*Op 28 mei 1998 werd de samenstelling van de IDPB aan het CPBW meegedeeld. Op 15 april 2004 werden de namen bekendgemaakt van de specialisten per discipline. Op 13 januari 2005 volgde het identificatiereport, dat aan het verslag van de vergadering werd toegevoegd.*

*Bij een "zwaar" ongeval wordt de procedure altijd nageleefd: na de betrokken partijen op de hoogte te hebben gebracht, komt desgewenst een delegatie ter plaatse, en dit zo snel mogelijk. De resultaten van het onderzoek worden aan het CPBW meegedeeld.*

*In maart 2006 stuurde de MIVB een brief aan de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Twee weken later, op 7 april, stuurde ze een tweede brief. Momenteel is het dus wachten op een antwoord.*

une copie, ainsi qu'une copie d'un courrier envoyé deux semaines plus tard, le 7 avril 2006. Je suppose que le SPF va à présent réagir aux courriers envoyés par la STIB, dans lesquels elle se défend de ce qui lui est reproché. Pour le moment, les organes de la STIB attendent la réponse du SPF.

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

**M. Rachid Madrane.-** Je remercie le ministre pour ses réponses, ainsi que les collaborateurs de la STIB qui les ont rédigées. Je me réjouis de tout ce qui se réalise. Mais s'il y a eu une plainte, c'est qu'il y a eu un "pépin". Si, selon le SPF Emploi, et notamment selon l'inspecteur, la plainte est recevable et des fautes ont été relevées, cela signifie qu'il y en avait bel et bien. Si des réponses y sont apportées, il n'y a pas de problème. Mais il ne faudrait pas que les délégués syndicaux et le CPPT disent que cela n'avance pas. Je me fais en quelque sorte leur porte-parole.

- *L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

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

### QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "l'étude sur les besoins en mobilité des noctambules et la rentabilité du bus de nuit 71".

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

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** Als er een klacht ingediend wordt en de inspecteur van de FOD Werkgelegenheid die ontvankelijk verklaart en fouten vaststelt, betekent dat dat er problemen zijn. Als die opgelost worden, is dat goed. De vakbondsafgevaardigden en het CPBW moeten echter beterschap kunnen vaststellen.

- *Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

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

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "het onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften van uitgaanders en de rendabiliteit van nachtbus 71".

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME BRIGITTE DE PAUW,**

concernant "la prolongation des services de soirée dans les transports publics".

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- *En commission de l'Infrastructure du 1er février, vous nous communiquiez que vous disposeriez fin mars des résultats d'une étude sur les besoins en mobilité des noctambules à Bruxelles.*

(*M. Mahfoudh Romdhani, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

*Le 12 avril, la STIB a fait savoir que le projet du bus de nuit N71 n'était pas rentable. Le projet a débuté en mars 2003. Aujourd'hui, il apparaît que les investissements ne couvrent pas les coûts. Pour des raisons imprécises, le nombre des voyageurs en 2005 a enregistré un recul. Le projet ne sera pas arrêté, mais je pense qu'une réorientation s'impose.*

*Dans la même déclaration, la STIB se dit défavorable à une extension du projet. Par ailleurs, vous êtes bien conscient que le budget prévu de 1,32 million d'euros est trop faible pour réaliser le réseau de nuit, selon votre objectif.*

*D'après la presse, vous voulez réaliser ce réseau de nuit en prolongeant l'horaire des métros et de certaines lignes de tram et de bus, en introduisant des bus et trams de nuit spécifiques et en instaurant un système de taxi collectif.*

*Un accord avec le secteur des taxis et la création d'un ticket combiné transport en commun/taxi offrirait divers avantages. Les passagers se déplaceraient la nuit avec plus de sécurité et de confort, tandis que le secteur des taxis verrait sa clientèle augmenter.*

*Ce sentiment d'insécurité ressort également clairement d'une enquête récemment menée par la VUB. C'est donc à ce niveau que la STIB doit fournir des efforts. Le développement d'un réseau de nuit ne peut être remis en question pour des*

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW,**

betreffende "de verlengde avonddiensten in het openbaar vervoer".

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- In de commissie infrastructuur van 1 februari deelde u mee dat u eind maart over de resultaten zou beschikken van een onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften van uitgaanders in Brussel. Die studie zou u gebruiken om het nachtnetwerk verder te kunnen uitbouwen.

(*De heer Mahfoudh Romdhani, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

Op 12 april deelde de MIVB mee dat het project met nachtbus N71, die in de nacht van vrijdag op zaterdag tussen De Brouckère en Delta rijdt, niet rendabel is. Het project werd gestart in maart 2003. Nu, ruim drie jaar later, blijkt dat de investering de kosten niet dekt. In 2003 maakten 4.446 reizigers gebruik van de nachtbus, in 2004 waren dat er 5.457. Het afgelopen jaar waren dat er opnieuw 4.446. Het is niet helemaal duidelijk waaraan die terugval te wijten valt. Het project zal niet worden stopgezet, maar gezien de resultaten en de periode dat het project al loopt, denk ik dat een heroriëntatie van het project gepast zou zijn.

In dezelfde verklaring geeft de MIVB ook aan geen voorstander te zijn van een uitbreiding van het project. Ook de top van de maatschappij plaatste daar recent kanttekeningen bij. Overigens zult u ook wel beseffen dat het geplande budget van 1,32 miljoen euro veel te laag ligt om het door u beoogde nachtnetwerk te realiseren.

In de pers konden we lezen dat u dat nachtnetwerk wilt realiseren door de dienstregeling van de metro's en sommige tram- en buslijnen te verlengen, specifieke nachtbussen en nachttrams in te voeren en een collectief taxisysteem op te zetten.

Een overeenkomst met de taxisector en de uitbouw van een combiticket openbaar vervoer/taxi zou verscheidene voordelen bieden. Niet alleen zouden

*raisons strictement budgétaires.*

*Pouvez-vous nous donner une idée des résultats de l'étude sur les besoins en mobilité des noctambules ? Quels sont les parcours les plus sollicités ?*

*A combien s'élèveront les coûts opérationnels des trois propositions que vous formulez pour développer un réseau de nuit ?*

*Où en sont les négociations avec le secteur des taxis ? Quand pouvons-nous attendre l'annonce de l'organisation d'un système de taxi collectif ?*

*Quelle sera la réorientation du bus de nuit N71 ?*

de passagiers zich zo 's nachts veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen, maar ook de taxisector zal het vermoedelijk alleen maar toejuichen dat zij een veel groter aantal klanten kan aantrekken.

Het is duidelijk dat er keuzes moeten worden gemaakt. Veiligheid en comfort op het openbaar vervoer moeten een prioriteit zijn. Dat onveiligheidsgevoel blijkt ook duidelijk uit de enquête die de VUB recent heeft uitgevoerd. De MIVB moet dus vooral op dat vlak inspanningen leveren. De uitbouw van een nachtnetwerk mag niet op de helling komen te staan voor louter budgettaire redenen.

Kunt u ons al een idee geven van de resultaten van de studie over de mobiliteitsbehoeften van de uitgaanders? Welke routes worden het meest gevraagd?

Hoeveel zullen de operationele kosten bedragen van de drie door u gedane voorstellen om een nachtnetwerk uit te bouwen, met name de verlenging van de dienstregeling van de metro's en sommige tram- en buslijnen, de invoering van specifieke nachtbussen en nachttrams en het opzetten van een collectief taxisysteem?

In welke fase bevinden zich de onderhandelingen met de taxisector? Wanneer kunnen wij een aankondiging verwachten van de opzet van een collectief taxisysteem?

Welke heroriëntatie zal er komen voor nachtbus N71?

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw pour sa question orale jointe.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** Depuis quelque temps, un bus de nuit - le N71 - circule du vendredi au samedi jusqu'à trois heures du matin. Cette initiative est applaudie non seulement par beaucoup de jeunes, mais aussi par les personnes qui veulent assister à un concert en soirée.

Récemment, la STIB a communiqué que cette ligne ne transportait qu'une centaine de personnes par nuit, ce qui est insuffisant pour qu'elle soit

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** Sinds enige tijd rijdt er in Brussel op vrijdagnacht een nachtbus, lijn N71. Deze bus rijdt om de 30 minuten tussen half één en drie uur 's nachts. Dit initiatief wordt niet alleen door veel jongeren toegejuicht, maar ook door mensen die 's avonds nog een concert willen bijwonen.

Onlangs meldde de MIVB echter dat deze bus slechts honderd mensen per nacht vervoert, wat te

*rentable.*

*Je suis partisane d'un service de soirée prolongé, par exemple jusqu'à 1h30 ou 2h du matin, sur toutes les grandes lignes, du jeudi au dimanche inclus.*

*Début janvier, vous aviez annoncé des projets de prolongation des services en soirée des transports en commun à Bruxelles pour lesquels 1,32 millions seraient libérés. Trois possibilités auraient été étudiées : la circulation plus tardive du métro, la mise en place de lignes spéciales de bus et de tram et un système de taxis collectifs. Laquelle - ou quelle combinaison de possibilités - a été choisie à l'issue de cette étude ? Que prévoyez-vous ?*

*Y aura-t-il des services de soirée prolongés du jeudi soir au dimanche soir inclus ? Jusqu'à quelle heure ? Les heures de fin de service varieront-elles selon les jours ?*

*Comment réglerez-vous l'usage collectif du taxi ? Quelles en seront les conditions de paiement ?*

*Je suis consciente du coût d'un service de soirée prolongé pour la STIB, et donc pour la Région. Quel en sera le tarif ? Comment les personnes paieront-elles ? J'espère que ce ne sera pas comme sur la N71 où il faut payer 3 euros en liquide. Pourra-t-on payer avec la nouvelle carte magnétique rechargeable ?*

*Comment garantirez-vous la sécurité des chauffeurs et des voyageurs dans ces services de soirée ?*

weinig is om de lijn rendabel te maken. Ik ben dan ook geen voorstander van een nachtelijk openbaar vervoer, maar wel van een verlengde avonddienst, bijvoorbeeld tot half twee of twee uur, op alle grote lijnen van bijvoorbeeld donderdag- tot en met zondagavond. Donderdagavond is immers een uitgaansavond in Brussel.

Begin januari kondigde u plannen aan om de avonddiensten van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest uit te breiden. Hiervoor zou 1,32 miljoen euro vrijgemaakt worden. U zou drie mogelijkheden onderzoeken: de metro langer laten rijden, het inleggen van speciale tram- en buslijnen en een systeem van collectief taxigebuik. In de loop van de maand maart zou dit onderzoek afgerond worden.

Wat heeft het onderzoek van deze drie mogelijkheden opgeleverd? Wordt het een combinatie van speciale tram- en buslijnen met een metro die langer rijdt, of kiest u slechts voor één van beide? Wat zijn uw plannen?

Komen er verlengde avonddiensten van donderdagavond tot en met zondagavond? Tot hoe laat zal dit vervoer rijden? Zullen er verschillende einduren zijn voor donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag?

Hoe zult u het collectief taxigebuik regelen? Wat zullen hierbij de betalingsvoorwaarden zijn?

Ik besef dat ook een verlengde avonddienst van het openbaar vervoer een hele kost is voor de MIVB en dus ook voor het gewest. Wat zal het tarief zijn voor deze verlengde avonddienst? Hoe zullen de mensen kunnen betalen? Ik hoop dat dit niet zal verlopen zoals nu op bus N71, waar de klanten bij het opstappen drie euro contant moeten betalen. Zelfs abonnementen worden niet aanvaard. Zullen de mensen met de nieuwe magnetische, oplaadbare kaart kunnen betalen?

Hoe zult u de veiligheid van zowel de chauffeurs als de reizigers op deze verlengde avonddiensten garanderen?

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

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

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je répondrai de manière concise et concrète.*

*Je ne peux pas encore livrer les résultats de la première étude et de la seconde qui sont en cours.*

*Nous sommes encore dans le calcul des coûts opérationnels.*

*Un groupe de travail technique a été mis sur pied, qui comprend la STIB, l'administration et mon cabinet, ainsi que le consultant, pour préparer le côté opérationnel de la question. Lorsque ce travail sera prêt, c'est-à-dire aux environs de la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, j'entamerai les pourparlers avec le secteur des taxis.*

*Le bus de nuit N71 est maintenu et fera partie du nouveau réseau de nuit. Certains considèrent qu'à minuit, c'est encore la soirée, alors que c'est la nuit. Certains disent qu'un service de nuit implique de rouler jusqu'à six heures, qui fait déjà partie de la matinée. Il faut clairement dissocier la "soirée", la "nuit" et le "matin".*

*Définissons ces termes une bonne fois pour toutes !*

*Le projet de réseau de nuit prévoit des équipes de nuit pour assurer la sécurité. Mon cabinet travaille actuellement avec la STIB sur des propositions concrètes en ce sens. Vos questions sont pertinentes, mais un peu prématurées.*

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

**Mme Carla Dejonghe** (en néerlandais).- *La réponse que vous donnez à nos deux questions concrètes est plutôt succincte. Votre remarque concernant la discussion sur la notion de "nuit" apparaît comme une manœuvre de diversion pour étoffer l'insuffisance de votre réponse.*

*Si je vous comprends bien, les négociations avec les chauffeurs de taxi doivent encore être entamées.*

*Pourquoi la première étude ne suffisait-elle pas et*

**De heer Pascal Smet, minister.-** Ik zal op een bondige en concrete wijze antwoorden.

Er is een studie uitgevoerd en er wordt nog gewerkt aan een bijkomende studie. Ik kan de resultaten dus nog niet medelen.

We zijn nog aan het berekenen hoeveel de operationele kosten zullen bedragen.

De onderhandelingen met de taxisector moeten nog beginnen. Er is een technische werkgroep opgericht met de MIVB, de administratie en mijn kabinet en de consultant om de operationele kant van de zaak voor te bereiden. Wanneer dat werk klaar is, zal ik onderhandelen met de taxisector. Ik verwacht dat de onderhandelingen eind dit jaar of begin volgend jaar zullen beginnen.

Nachtnbus N71 blijft bestaan en zal deel uitmaken van het nieuwe nachtnetwerk. Blijkbaar vinden sommigen dat middernacht nog tot de avond behoort. Ik vind echter dat het op dat tijdstip al duidelijk nacht is. Ik hoor van sommigen dat er slechts sprake zou zijn van een nachtdienst als de bussen tot zes uur zouden rijden, maar volgens mij is het dan al ochtend. Er is blijkbaar heel wat discussie over de begrippen "avond", "nacht" en "ochtend".

Het project van het nachtverkeer voorziet in nachtploegen om de veiligheid te waarborgen. Op dit moment is mijn kabinet hierover concrete voorstellen aan het uitwerken met de MIVB. Uw vragen zijn dus zeer terecht en pertinent, maar een beetje voorbarig.

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** U hebt een wel erg bondig antwoord gegeven op onze twee concrete vragen. Uw opmerking betreffende de discussie over het begrip "nacht" lijkt wel een afleidingsmanoeuvre om uw schaarse antwoord te stofferteren.

Als ik u goed begrijp, moeten de onderhandelingen met de taxichauffeurs nog beginnen. Over het nachtverkeer wilt u duidelijk weinig kwijt. Waarom volstond de eerste studie niet en hebt u

*pourquoi en avoir effectué une seconde ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Les résultats de la première étude doivent encore être peaufinés.*

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- *Mais les premiers résultats n'ont même pas encore été traités!*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Ces résultats doivent encore être peaufinés et interprétés.*

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).**- *Vous aviez promis que cette étude serait achevée pour mars 2006. Ce délai est dépassé depuis deux mois. Quand l'étude complémentaire qui a été commandée entre-temps sera-t-elle terminée ?*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Cette étude est menée au niveau interne de la STIB. Nous avons toujours eu pour objectif de rendre opérationnelle pour la fin de l'année 2006 la première phase du réseau de nuit, ce qui est encore faisable. Nous devons disposer de suffisamment de temps pour établir les choix les plus justes. Il serait insensé de précipiter les choses.*

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).**- *Personne ne vous demande de précipiter les choses. Nous devons toutefois tenir compte des demandes de la population. Le gouvernement souhaite promouvoir les transports en commun et offrir la possibilité aux Bruxellois de se déplacer le soir et la nuit. Limiter l'accès du réseau à 23 heures semble très tôt pour les jeunes.*

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Vous n'avez pas à me convaincre d'une telle nécessité. C'est pour cette raison d'ailleurs que j'ai demandé à la STIB de développer ce projet que je soutiens entièrement. Seulement, j'ai besoin de plus de temps pour examiner toutes les options possibles, afin que le réseau de nuit soit un réel succès.*

*- L'incident est clos.*

een tweede studie laten uitvoeren?

**De heer Pascal Smet, minister.**- De resultaten van de eerste studie moeten nog worden verfijnd.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Maar de eerste resultaten zijn zelfs nog niet verwerkt!

**De heer Pascal Smet, minister.**- De resultaten moeten worden verfijnd en geïnterpreteerd.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- U hebt in het verleden beloofd dat de studie in maart 2006 zou afgerond zijn. Ondertussen zijn we haast twee maanden later. De bijkomende studie is ondertussen al besteld, maar wanneer zal die dan wel af zijn?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Die studie gebeurt intern bij de MIVB. Het is altijd ons streefdoel geweest om tegen eind 2006 een eerste fase van het nachtnetwerk van start te laten gaan. Dat het project in fasen zou worden uitgewerkt, staat al vast van in het begin. Die termijn is nog altijd haalbaar. Er moet alleen voldoende tijd zijn om de juiste keuzes te maken. Het heeft geen zin om de zaak overhaast af te handelen.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Niemand verlangt van u dat u de zaak zou overhaasten. Toch moeten we rekening houden met de vragen van de bevolking. De regering wil immers het openbaar vervoer promoten en de Brusselaars de mogelijkheid bieden om zich 's avonds en 's nachts te verplaatsen. Jongeren vinden 23 uur wel erg vroeg om, al dan niet met bus of tram, naar huis te keren.

**De heer Pascal Smet, minister.**- U hoeft me niet te overtuigen van de noodzaak van het nachtnetwerk. Daarom heb ik de MIVB juist gevraagd om het project uit te werken. Ik sta er volledig achter. Alleen neem ik graag wat meer tijd om alle mogelijke opties te onderzoeken, zodat het nachtnetwerk met zekerheid een succes wordt.

*- Het incident is gesloten.*

## QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

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

concernant "les problèmes techniques et de capacité sur les lignes de métro 1A et 1B".

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).**- Ces derniers temps, des problèmes techniques se produisent régulièrement sur les lignes de métro 1A et 1B, à l'heure de pointe du matin.

*Quelle que soit l'origine de ces problèmes, il faut vérifier si la capacité de transport ne doit pas être augmentée aux heures de pointe. Pourquoi la STIB n'utilise-t-elle pas davantage en période de pointe les véhicules conçus pour le transport de passagers debout ?*

*Le fait que de nombreuses personnes voyagent en métro est une bonne chose. Le fait qu'il soit bondé matin et soir en est une moins bonne. Les problèmes techniques qui se produisent régulièrement sur les lignes de métro en direction du centre et des institutions européennes donnent aux navetteurs et aux visiteurs étrangers une image très négative de l'efficacité du transport en commun bruxellois.*

*Il ressort en outre de l'enquête que nous avons confiée à la VUB que les passagers considèrent le manque de capacité comme le deuxième grand problème après la ponctualité.*

*Combien de pannes techniques se sont-elles produites au cours des deux derniers mois sur les lignes de métro 1A et 1B ? S'agit-il d'un problème structurel ?*

*Pourquoi les rames prévues pour accueillir davantage de passagers debout ne sont-elles pas davantage utilisées pendant les heures de pointe ?*

## MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

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

betreffende "de technische en capaciteitsproblemen op de metrolijnen 1A en 1B".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.**- Het gebeurt de laatste tijd regelmatig dat er tijdens de ochtendspits technische problemen zijn op de metrolijnen 1A en 1B die van Stokkel of Hermann Debroux in de richting van Kunst-Wet rijden. Op donderdag 20 april was het weer zo ver. In metrostation Montgomery werd omgeroepen dat een technisch defect het normale metroverkeer in de war stuurde. Toen de metro uiteindelijk toekwam, bleek die dan ook afgeladen vol te zitten.

Ongeacht de technische defecten moet nagegaan worden of de capaciteit op het metroverkeer tijdens de spitsuren niet moet worden verhoogd. Een aantal metrostellen zijn aangepast om meer staande passagiers te kunnen opvangen, maar deze worden niet consequent tijdens de spitsuren ingezet. Waarom worden er geen metro's ingezet waarvan alle stellen meer staruimte bieden?

Het is uiteraard een goede zaak dat er zo veel mensen gebruik maken van de metro. Dat de metro's elke ochtend en avond volgepropt zitten, is dat evenwel niet. De zeer regelmatige technische defecten op de metroverbindingen richting centrum en EU-instellingen geven op deze manier aan pendelaars en buitenlanders een wel heel negatief beeld van de efficiëntie van het Brussels openbaar vervoer.

Bovendien bleek uit de enquête die wij lieten uitvoeren door de VUB dat de passagiers van het openbaar vervoer zelf het gebrek aan capaciteit als het tweede grootste probleem beschouwden, na stiptheid.

Hoeveel technische defecten deden er zich de laatste twee maanden voor op het metroverkeer op lijn 1A-1B? Gaat het om een structureel probleem?

Waarom worden de bestaande metrostellen met meer ruimte voor staande passagiers niet aan elkaar gekoppeld tijdens de spitsuren en consequent ingezet van 7u30 tot 9u30 en van 16u tot 19u?

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *L'utilisation globale du réseau de la STIB connaît une énorme augmentation depuis 1999, le nombre de voyageurs grimpant de 160 millions à plus de 255 millions.*

*Le réseau de la STIB subit actuellement une restructuration. D'ici 2008, le réseau des métros, trams et bus devra être restructuré en vue d'offrir un meilleur service.*

*Pour faire face à cette augmentation, 15 nouvelles rames de métro ont été commandées à la firme espagnole CAF. Les métros de type BOA, d'une longueur de 94 mètres, n'ont pas de séparations entre les différentes voitures et peuvent accueillir 750 personnes. Ils sont confortables, fonctionnels, sûrs et esthétiques. Le premier BOA entrera en service à Bruxelles d'ici la fin de cette année ou au début de l'année prochaine.*

*Le transport d'un plus grand nombre de clients n'est pas sans répercussion pour le matériel roulant. Ces quatre derniers mois, 2.700 avaries ont été signalées, dont la moitié est due à des problèmes aux portes. Outre des raisons techniques, ces problèmes sont aussi la conséquence d'actes de sabotage ou de vandalisme.*

*Nous sommes conscients que des rames bondées ne sont pas idéales. C'est pourquoi des voitures supplémentaires sont achetées et des métros remplacés. Aux heures de pointe, 76 rames sont mises en service sur un parc total de 90. Les 14 autres véhicules doivent rester au dépôt pour un entretien en profondeur ou pour des modifications prévues, ou encore ne peuvent être utilisés en raison d'une déficience imprévue.*

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het globale netgebruik bij de MIVB kent, sinds 1999, een enorme stijging. U kon dat vandaag in de krant nog lezen. Het reizigersaantal is toegenomen van een kleine 160 miljoen reizigers naar iets meer dan 255 miljoen reizigers.

Op dit ogenblik wordt het netwerk van de MIVB geherstructureerd. De regering heeft daarmee ingestemd en tegen 2008 moet het metro-, tram- en busnetwerk geherstructureerd zijn om een betere dienstverlening te kunnen aanbieden.

De helft van de verplaatsingen, ongeveer 115 miljoen, gebeurt met de metro.

Om de stijging op te vangen is er een bestelling van 15 nieuwe metrotreinen geplaatst bij de Spaanse firma CAF. De 94 meter lange metro's van het type BOA hebben geen scheidingen tussen de verschillende treinstellen en bieden plaats aan 750 personen. Deze zesde generatie nieuwe metro's zijn comfortabel, functioneel, veilig en esthetisch. Tegen het einde van dit jaar of begin volgend jaar zal de eerste BOA in Brussel zijn intrede doen.

Het vervoer van grotere aantallen klanten heeft uiteraard gevolgen voor het rollend materieel. De bestaande metrostellen, waarvan sommige ondertussen meer dan 30 jaar dienst hebben, worden zwaarder belast en slijten gemakkelijker op de bewegende onderdelen, meer in het bijzonder op de deuren. De laatste vier maanden zijn er 2.700 averijen gesignaleerd, waarvan de helft te wijten waren aan problemen met de deuren. Deze problemen zijn, behalve om technische redenen, ook regelmatig te wijten aan sabotage en vandalisme. Ik denk hierbij aan het uit de hengsels duwen van een deur, waardoor het metrostel

*A partir de début 2007, nous espérons pouvoir offrir un meilleur service sur ces lignes de métro également.*

geïmmobiliseerd wordt, of het moedwillig open houden van de deuren bij het sluiten. Wie dus nog snel op de metro wil springen als die gaat vertrekken, moet weten dat hij aan de basis ligt van storingen op het net.

We zijn ons ervan bewust dat overvolle metrostellen niet ideaal zijn. Er worden dan ook bijkomende stellen aangekocht en er worden metrotreinen vervangen. Tijdens de spitsuren worden momenteel 76 gekoppelde eenheden ingezet op een totaal rijtuigenpark van 90 metrotreinen. De 14 andere rijtuigen moeten in de werkplaats blijven voor groot onderhoud of voor geplande aanpassingen, zoals het vergroten van de capaciteit door het wegnemen van de zetels op een platform, of kunnen niet worden ingezet wegens een onvoorzien defect.

Vanaf begin 2007 hopen we dat we ook op die metrolijnen een verbeterde dienstverlening kunnen aanbieden.

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

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** Je me réjouis des améliorations annoncées.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. JOS VAN ASSCHE

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

**concernant "le retard dans la mise en œuvre des zones 30 dans différentes communes bruxelloises".**

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

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Ik denk dat het antwoord van de minister vrij duidelijk was. Ik heb de problemen zelf al vele ochtenden aan den lijve ondervonden. Ik verheug me erover dat er verbetering komt.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE

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

**betreffende "de vertraging van de inrichting van de zones 30 in verschillende Brusselse gemeenten".**

**M. le président.**- La parole est à M. Van Assche.

**M. Jos Van Assche (en néerlandais).**- *Les dix-neuf communes bruxelloises doivent procéder d'ici quelques années à la mise en oeuvre des zones 30. Le but est de préserver ces voiries du trafic de transit et de sécuriser les abords des écoles.*

*Jusqu'à présent, aucune commune n'a encore entièrement exécuté les recommandations du PRD et du PCD. La différence de vitesse à laquelle ces aménagements sont effectués est telle d'une commune à l'autre qu'elle ne peut s'expliquer que par la mauvaise volonté de certaines d'entre elles. Les communes de Jette et de Bruxelles-Ville, par exemple, présentent d'excellents résultats.*

*La conversion s'effectue lentement dans l'ensemble. A la date du 31 décembre 2005, 218,37 kilomètres sur un total de 1.222,73 kilomètres de voiries communales étaient transformés en zones 30.*

*Quand les objectifs seront-ils atteints ? Quels sont vos moyens de pression sur les communes récalcitrantes, comme Forest, qui se retrancheront sans aucun doute derrière l'autonomie communale ?*

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Effectivement, certaines communes bruxelloises n'ont pas encore instauré partout la limitation de vitesse à 30km/h dans les zones résidentielles. C'est compréhensible au vu de la lourde procédure*

**De voorzitter.**- De heer Van Assche heeft het woord.

**De heer Jos Van Assche.**- Over enkele jaren moeten alle gemeentelijke wegen in de negentien Brusselse gemeenten onder de zone 30 vallen. De bedoeling hiervan is dat dit soort wegen, die trouwens bijna allemaal ingebed zijn of zullen worden in allerlei specifieke wijkgebonden vervoersregelingen, gevrijwaard wordt van pendelverkeer. Daarnaast zullen ook de schoolomgevingen heel wat veiliger worden.

Tot nu toe heeft nog geen enkele gemeente de aanbevelingen uit het gewestelijk ontwikkelingsplan en uit de eigen gemeentelijke ontwikkelingsplannen al volledig uitgevoerd. De mate waarin dit al gebeurd is, verschilt zodanig per gemeente, dat dit nauwelijks nog toeval kan zijn en dat er wel van slechte wil bij sommige gemeenten sprake moet zijn. Zo is slechts 0,2% van de gemeentelijke wegen van Vorst (welgeteld 80 meter) omgevormd tot zone 30, terwijl dit in Jette al voor de helft van de wegen het geval is. Andere gemeenten, zoals Brussel-Stad, hebben dan weer in versneld tempo gewerkt. In Brussel is het aantal wegen in zone 30 of voetgangerszone op amper één jaar tijd geëvolueerd van 4,5 kilometer tot 17 kilometer.

Desondanks verloopt de omschakeling in het algemeen eerder traag. Op 31 december 2005 waren in totaal 218,37 kilometer van de 1.222,73 kilometer (totale lengte van alle gemeentelijke wegen) in de zone 30 ondergebracht.

Wanneer zullen de doelstellingen bereikt worden? Wat kunt u ondernemen tegen manifest onwillige gemeenten, zoals Vorst, die zich ongetwijfeld achter de gemeentelijke autonomie zullen verschuilen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het klopt dat er nog een aantal Brusselse gemeenten zijn die de snelheidslimitatie van 30 km/u. in de residentiële zones nog niet overal hebben ingevoerd. Dat is enigszins begrijpelijk, omdat er een zware steden-

*urbanistique à enclencher.*

*En vertu d'un arrêté de 2003, les mesures visant à ralentir le trafic sont exemptées de permis d'urbanisme, mais pas celles qui concernent toute la longueur de la voirie, ce qui est le cas des zones 30. Le délai d'octroi des permis d'urbanisme est beaucoup trop long pour l'instauration de ces zones. La simplification de la procédure est en discussion avec Mme Dupuis.*

*En outre, certaines communes ne sont pas très disposées à instaurer des zones 30. Quatre mesures d'incitation des communes ont été prises par la Région bruxelloise. Premièrement, les communes qui ont établi un plan d'aménagement de zones 30 reçoivent des subsides régionaux. Deuxièmement, la Région bruxelloise intervient financièrement dans la réalisation d'un portail ralentisseur entre la voirie régionale et la voirie communale. Troisièmement, la Région a fait réaliser et distribuer à toutes les communes une vidéo expliquant les objectifs et les avantages d'une zone 30 pour qu'elles puissent en informer la population. Quatrièmement, la Région bruxelloise apporte son aide pour l'aménagement des zones 30 aux abords des écoles qu'impose le législateur fédéral.*

*Je fais de mon mieux pour convaincre les communes, mais la Région bruxelloise ne peut se substituer à ces dernières.*

*- L'incident est clos.*

bouwkundige procedure bij komt kijken. De burgemeesters zullen dat beamen.

Krachtens een besluit van 2003 zijn maatregelen om het verkeer te vertragen vrijgesteld van stedenbouwkundige vergunningen. Die uitzondering geldt echter niet als de snelheidsbeperking niet alleen plaatselijk, maar voor de hele lengte van de weg geldt. Dat laatste is het geval voor een zone 30. Het duurt veel te lang om stedenbouwkundige vergunningen te krijgen voor de invoering van zones 30. Ik ben met staatssecretaris Dupuis aan het overleggen of de procedure niet kan worden vereenvoudigd.

Een bijkomend probleem is dat sommige gemeenten niet erg bereidwillig zijn om zones 30 in te voeren. Het Brussels Gewest kan de gemeenten enkel stimuleren. Er zijn vier belangrijke maatregelen genomen.

Ten eerste krijgen de gemeenten die een structuurplan zone 30 opstellen, gewestelijke subsidies. Ten tweede komt het Brussels Gewest ook tussenbeide voor de inrichting van een poort (een verkeersremmende maatregel bij het begin van een zone 30) op de grens van een gewestweg en een gemeenteweg. Soms bedraagt de inrichting van zo'n poort een vijfde tot een derde van de totale kostprijs voor de inrichting van een zone 30. Ten derde heeft het Brussels Gewest een video laten maken waarin de doelstellingen en de voordelen van een zone 30 worden toegelicht. Alle gemeenten hebben die ontvangen, zodat ze de bevolking kunnen inlichten over de voordelen en het nut van de zones 30. Ten vierde helpt het Brussels Gewest ook een handje voor de inrichting van zones 30 in schoolomgevingen, die de federale wetgever verplicht heeft gemaakt.

Kortom, er is nog heel wat werk aan de winkel en ik doe mijn best om de gemeenten te overtuigen en te stimuleren, maar het Brussels Gewest kan het werk niet in de plaats van de gemeenten doen.

*- Het incident is gesloten.*

**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 "les conclusions de l'analyse des accidents de vélo en Région de Bruxelles-Capitale".

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

**M. Johan Demol (en néerlandais).**- *Le dernier numéro de Via Secura a publié les analyses de l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) résultant d'une étude de trois ans sur les accidents de vélo sur les voiries régionales bruxelloises. Celle-ci est couplée à des propositions d'action.*

*Les sources utilisées sont de qualité médiocre et révèlent les mêmes insuffisances que celles qui caractérisent les statistiques de la criminalité. Le sous-enregistrement, les données fautives et les statistiques obsolètes font en sorte que la Belgique ne dispose pas d'un instrument statistique fiable.*

*L'analyse révèle différents types d'accidents. La plupart sont liés à l'imprudence ou au non-respect du code de la route. Une infrastructure inadaptée constitue un facteur d'accident secondaire, notamment les pistes cyclables à double sens et les rues qui obligent les cyclistes à rouler trop près des véhicules garés.*

*Comment pouvez-vous influencer la qualité des statistiques d'accidents, qui constituent un instrument de travail important ? Quelles mesures allez-vous prendre, dans quel délai ? Quelles sont les suggestions contenues dans l'étude sur les aménagements de l'infrastructure et sur le plan de la communication ? Quelles mesures comptez-vous développer et dans quel délai ? Quel sera le rôle réservé aux communes ? Comment l'anticiperez-vous ?*

**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 "de besluiten uit het onderzoek naar fietsongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

**De heer Johan Demol.**- In het meest recente nummer van Via Secura verschenen de analyses die het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) maakte na een onderzoek van drie jaar fietsongevallen. Deze studie schetst een totaalbeeld van de fietsongevallen op de gewestwegen in Brussel en koppelt daaraan voorstellen tot actie.

Het gebruikte bronnenmateriaal is echter ondermaats van kwaliteit en vertoont dezelfde tekortkomingen die zich voordoen bij de registratie van de criminaliteitscijfers. Onderregistratie, foute gegevens en achterhaalde statistieken zorgen ervoor dat statistieken in België een gebrekkig werkinstrument blijven.

Uit de analyse bleek dat er verschillende types van ongevallen zijn. De meeste hadden te maken met onvoorzichtigheid of het niet-naleven van het verkeersreglement. Een onaangepaste infrastructuur vormt echter een secundaire ongevalsfactor. In het bewuste artikel worden een aantal voorbeelden gegeven van gebreken aan de infrastructuur. Vooral tweerichtingsfietspaden en fietsers die te dicht langs stilstaande voertuigen moeten rijden, vormen een risico.

Hoe kunt u de kwaliteit van de ongevallenstatistieken beïnvloeden, aangezien zij als indicator een belangrijk werkinstrument zijn? Welke maatregelen zult u nemen en op welke termijn? Welke suggesties doet het onderzoek voor infrastructuuraanpassingen en op het vlak van communicatie? Welke maatregelen zult u uitwerken en op welke termijn? Welke rol ziet u

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

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *L'Institut national de statistique (INS) doit fournir des chiffres fiables, complets et détaillés sur les accidents de circulation. Mon administration et l'IBSR ont utilisé les chiffres les plus récents disponibles au moment de l'étude.*

*Mes services participent à un groupe de travail sur l'amélioration de la qualité des données relatives aux accidents et la vitesse de leur publication. Ce groupe rassemble différents services de police, l'IBSR, les Régions et l'INS. Une première réunion de travail a eu lieu le 2 mai 2006. L'INS s'y est engagé à publier en juin 2006 les données relatives aux accidents survenus en 2005. A partir de 2007, ces données seront communiquées tous les six mois.*

*Les recommandations formulées à la suite de l'analyse des types d'accidents sont systématiquement utilisées lors de l'examen des demandes de permis d'urbanisme. Elles forment le fondement de tous les projets régionaux d'aménagements cyclables.*

*L'administration a édité une brochure de sensibilisation à la conduite cycliste, en collaboration avec ProVelo.*

*Une infrastructure cycliste sécurisée s'impose sur les voiries où la circulation automobile est particulièrement dense ou rapide, c'est-à-dire principalement sur les voiries régionales, mais aussi communales. Les communes doivent y aménager une infrastructure sécurisée, ainsi que des zones 30.*

*- L'incident est clos.*

voor de gemeenten weggelegd? Hoe gaat u daarop inspelen?

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

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het is de bevoegdheid van het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) om betrouwbare, volledige en gedetailleerde cijfers en statistieken te verstrekken in verband met verkeersongevallen. Mijn administratie en het BIVV hebben gebruik gemaakt van het meest recente cijfermateriaal dat op het ogenblik van het onderzoek beschikbaar was.

Mijn diensten maken deel uit van een werkgroep rond de verbetering van de kwaliteit van de ongevalgegevens en de snelheid van de publicatie hiervan. Deze werkgroep bestaat uit de verschillende politiediensten, het BIVV, de verschillende gewesten en tenslotte het NIS. Een eerste werkvergadering vond plaats op 2 mei 2006. Het NIS heeft zich geëngageerd om in juni 2006 de gegevens vrij te geven over de ongevallen van 2005. Vanaf 2007 zullen deze gegevens halfjaarlijks beschikbaar gesteld worden.

De aanbevelingen die geformuleerd werden na de analyse van de type-ongevallen worden systematisch gebruikt bij de beoordeling van aanvragen voor bouwvergunningen. Bij gewestelijke projecten gelden deze aanbevelingen als uitgangspunt voor alle nieuwe fietsinfrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de noodzakelijke veiligheidszone tussen een fietspad en een parkeerstrook.

Verder heeft de administratie in samenwerking met Pro Velo een gratis brochure uitgegeven met een aantal aanbevelingen voor veilig rijgedrag voor fietsers.

Veilige fietsinfrastructuur is een noodzaak voor wegen waar het autoverkeer een hoge densiteit of snelheid kent. Dat zijn voornamelijk gewestwegen, maar zeker en vast ook gemeentewegen. De gemeenten moeten op deze wegen zorgen voor een veilige infrastructuur, maar moeten vooral het zone 30-principe invoeren.

*- Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. SERGE DE PATOUL**

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

concernant "l'application de l'Accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale".

**M. le président.**- A la demande de l'auteur, excusé, et avec l'accord du ministre, la question orale est reportée à la prochaine réunion.

---

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SERGE DE PATOUL**

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

betreffende "de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 betreffende het regelmatig vervoer vanuit en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de minister, wordt de mondelinge vraag naar de volgende vergadering verschoven.  

---