



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

18-07-2001

14:00 uur

mercredi

18-07-2001

14:00 heures

INHOUD

Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Bruno Van Grootenbrulle tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen in en rond het station van Opzullik" (nr. 5039)
 - de heer Bruno Van Grootenbrulle tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Antoing en Lembeek ten behoeve van het binnenlands net" (nr. 5040)

Sprekers: **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "nachttreinen voor grote festivals" (nr. 5087)

Sprekers: **Kristien Grauwels, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de lijn Neerpelt-Weert" (nr. 5117)

Sprekers: **Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder door oefenvluchten en oefenlandingen door helikopters" (nr. 5159)

Sprekers: **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 5160)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Luc Paque tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van een nieuw voertuig aan een gehandicapt bestuurder" (nr. 5184)

Sprekers: **Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de te nemen maatregelen in het

SOMMAIRE

Questions orales jointes de
 - M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de la gare de Silly" (n° 5039)

- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de la ligne à grande vitesse entre Antoing et Lembeek au profit du réseau intérieur" (n° 5040)

Orateurs: **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains de nuit à prévoir pour les grands festivals" (n° 5087)

Orateurs: **Kristien Grauwels, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne Neerpelt-Weert" (n° 5117)

Orateurs: **Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les examens de vol et d'atterrissage d'hélicoptères" (n° 5159)

Orateurs: **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 5160)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation d'un véhicule neuf à un conducteur handicapé" (n° 5184)

Orateurs: **Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures à prendre en vue du

kader van een eventuele invlagging van de Belgische vloot" (nr. 5189)

Sprekers: **Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

retour éventuel de la flotte belge sous pavillon belge" (n° 5189)

Orateurs: **Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van Nederlandstalige loketbedienden bij de D.I.V." (nr. 5205)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

13 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de guichetiers néerlandophones à la D.I.V." (n° 5205) 13

Orateurs: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onveiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5206)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

14 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 5206) 14

Orateurs: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 JULI 2001

14:10 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 18 JUILLET 2001

14:10 heures

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Jozef Van Eetvelt.

La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Jozef Van Eetvelt.

01 **Samengevoegde mondelinge vragen van**

- de heer Bruno Van Grootenbrulle tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen in en rond het station van Opzullik" (nr. 5039)
- de heer Bruno Van Grootenbrulle tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Antoing en Lembeek ten behoeve van het binnenlands net" (nr. 5040)

01 **Questions orales jointes de**

- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de la gare de Silly" (n° 5039)
- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de la ligne à grande vitesse entre Antoing et Lembeek au profit du réseau intérieur" (n° 5040)

01.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): Eind 1999 werden vernielingen aangericht in het station van Silly. Versterkte veiligheidsmaatregelen werden door de NMBS en de ordediensten getroffen.

01.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): A la fin de 1999, la gare de Silly a subi des déprédations. Des mesures de sécurité renforcées ont été mises en place par la SNCB et les forces de l'ordre.

In januari bepaalde een akkoord tussen de diverse partijen dat er na 16 uur politiepatrouilles zouden worden georganiseerd. De NMBS heeft dat akkoord niet meer in acht genomen waardoor nieuwe vernielingen werden aangericht. Waarom heeft de NMBS dat akkoord niet in acht genomen?

En janvier, un accord entre les différentes parties prévoyait qu'au-delà de 16 heures des patrouilles de police seraient organisées. Or, cet accord ne serait plus respecté par la SNCB, ce qui a renouvelé les actes de vandalisme. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas respecté cet accord ?

In het recent investeringsplan van de NMBS wordt in honderden miljoenen voorzien met het oog op de aansluiting van de hogesnelheidslijn op de Waalse as in de omgeving van Antoing. Zo zouden de treinen die vanuit Moeskroen langs Doornik aankomen, de hogesnelheidslijnen gebruiken om Brussel tegen 200 km/uur te bereiken. Gelet op de bereikte snelheden vereist de signalisatie op de hogesnelheidslijnen dat de nodige informatica-uitrusting zich aan boord van de motorrijtuigen bevindt. Beschikt de NMBS over een materieel dat compatibel is ? Als dat niet het geval is, wat zou de

Dans le récent plan d'investissement de la SNCB, plusieurs centaines de millions sont prévus pour le raccordement de la ligne à grande vitesse à la dorsale wallonne au niveau d'Antoing. Ainsi les trains venant de Mouscron via Tournai emprunteraient les voies utilisées par les trains à grande vitesse pour rejoindre Bruxelles à 200 km/h. En raison des vitesses atteintes, la signalisation sur les lignes à grande vitesse exige le recours à l'informatique à bord des motrices. La SNCB dispose-t-elle d'un matériel compatible et sinon quel serait le coût et le délai de l'investissement

kost en de termijn zijn van de door deze aanpassing vereiste investering ?

Hoe kan de treinen die tegen 200 km/uur rijden, een plaats worden geboden tussen Thalys, Eurostars en andere HST-treinen die gemiddeld tegen 300 km/uur rijden en waarvan het groeiend succes tot gevolg zal hebben dat de beschikbare uurroosters steeds zeldzamer zullen worden. Wat zal het lot zijn van de bestaande IC-verbinding op de lijn 94 en van de stations tussen Doornik en Brussel ? Men moet een woestijnvorming van het spoorverkeer vermijden, te meer daar het toekomstige GEN in Edingen zal stoppen en niet verder naar het westen zal worden doorgetrokken.

01.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ten gevolge van de eind 1999 aangerichte schade, heeft de NMBS voor een miljoen beveiligingswerken uitgevoerd.

In januari en februari werd de bewaking door de rijkswachtbrigade van Edingen opgevoerd. De gemeentepolitie van Silly en de interne bewakingsdienst van de NMBS van Bergen organiseerden een toezicht. Dankzij die preventieve acties konden vijf personen wegens vandalisme en diefstal worden opgepakt.

Aangezien het vandalisme was afgenomen wordt opnieuw, maar minder vaak, door de rijkswacht van Edingen gepatrouilleerd.

Sinds juni werden vier nieuwe misdrijven gepleegd in het station waar de stukgeslagen ramen werden hersteld. Over de misdrijven op de parkeerplaats, die onder de politie van Silly ressorteert, zijn geen statistieken beschikbaar. De brigade van B-Security van Bergen zal de bewaking in en rond het station van Silly intensiveren.

Los van de oude feiten, werden in het station zelf vier daden van vandalisme vastgesteld. Voor de parking, moet men zich tot de politie van Silly wenden. De parkeerplaats wordt steeds minder aantrekkelijk.

In antwoord op uw tweede vraag, kan ik u zeggen dat die verbinding niet in de definitieve en ondertekende versie van het ontwerpplan voor spoorweginvesteringen dat voor overleg aan de Gewesten werd voorgelegd, werd opgenomen en dat het Waalse Gewest er ook niet heeft op aangedrongen.

Dat type aansluiting kan doeltreffend zijn voor het inleggen van sneltreinen tussen Moeskroen, Doornik en Brussel. Als de kosten niet te hoog liggen, is dat een interessante oplossing.

nécessaire à cette adaptation ?

Comment intercaler des convois circulant à 200 km/h entre Thalys, Eurostar et autres TGV dont la vitesse moyenne est de 300 km/h et dont le succès croissant va raréfier les créneaux horaires disponibles. Que deviendront la relation IC existante sur la ligne 94 et les gares entre Tournai et Bruxelles ? Il faut éviter une désertification ferroviaire d'autant que le futur RER s'arrêterait à Enghien et ne poursuivrait pas vers l'ouest.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Suite aux déprédations de la fin 1999, des travaux de sécurisation pour un million ont été entrepris par la SNCB.

La brigade de gendarmerie d'Enghien a, en janvier et février, accentué la surveillance des lieux. La police communale de Silly et le service de gardiennage interne de la SNCB de Mons ont organisé une surveillance. Ces missions préventives ont permis d'appréhender cinq personnes coupables d'actes de vandalisme et de vols.

Suite à une diminution de ces actes, la gendarmerie d'Enghien a repris ses rondes, mais moins fréquemment.

Depuis juin, quatre nouveaux forfaits ont été commis dans la gare où les vitres brisées ont été réparées, mais il n'y a pas de statistiques sur les actes commis dans le parking, celui-ci dépendant de la police de Silly. La brigade B-Security de Mons intensifiera la surveillance à la gare de Silly.

Indépendamment des faits anciens, on dénombre quatre faits de vandalisme dans la gare elle-même. Pour le parking, il faudrait s'adresser à la police de Silly. Ce parking est un lieu de délestage important rendu moins attractif par de tels actes.

En réponse à votre seconde question, je préciserai que dans la version définitive – et signée – du projet de plan d'investissements ferroviaires soumise aux Régions pour concertation, la SNCB n'a pas introduit ce raccordement et, de son côté, la Région wallonne n'a pas insisté pour qu'on l'y inscrive.

Ce type de raccordement pourrait être efficace pour l'organisation de trains rapides entre Tournai-Bruxelles-Mouscron. A coût faible, cette solution est intéressante.

Het samenwerkingsakkoord met de Gewesten bepaalt, in een bijlage, dat het comité van ministers dat belast is met de follow-up van het dossier de eventuele modaliteiten voor deze geringe investering kan verduidelijken. De bevoegde Waalse minister moet zijn zegen geven, in overleg met de NMBS, en een en ander moet conform het vervoersplan verlopen. In dit stadium wordt evenwel nog niet in die investering voorzien.

01.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Ik dank de minister voor de nauwkeurigheden die zij aangebracht heeft in haar antwoord.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "nachttreinen voor grote festivals" (nr. 5087)

02.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Voor het popfestival van Werchter had de NMBS geen nachttreinen ingelegd. Hebben de organisatoren en de NMBS hierover overleg gepleegd? Met welk resultaat? Wat waren de struikelblokken? En welke conclusies trekt men voor volgend jaar?

Werd dit aangekaart bij de besprekingen over het nieuwe "derde" beheerscontract? Met welk resultaat?

Het contract met Thalys, dat treinen naar de grote Europese zomerfestivals inlegt, is in elk geval schril.

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Een oplossing voor dit jaar was niet meer mogelijk. De NMBS kon ondanks haar inspanningen niet tot een commercieel akkoord komen. Hieruit moeten lessen worden getrokken als ik binnenkort het derde beheerscontract onderhandel met de NMBS.

Totnogtoe wordt elk geval apart geregeld in overleg tussen spoor en organisatie. Ik ben eerder voorstander van een algemene regel, zodat alle organisatoren, op basis van objectieve criteria, op gelijke voet worden behandeld. Er is nood aan rechtszekerheid. Er is zeker een taak voor het spoor om zulke grote, uitzonderlijke mobiliteitsstromen op te vangen, maar de overheid kan dat budgettair niet op alleen zich nemen. Naar creatieve tariefformules moet dus worden gezocht in partnership met organisatoren.

L'accord de coopération avec les Régions prévoit, dans une annexe, de préciser les modalités éventuelles de la charge de cet investissement faible dans le cadre du Comité des ministres chargé de suivre le dossier. Cela doit passer par le ministre wallon compétent en accord avec la SNCB et à travers le plan de transport. Cet investissement n'est cependant pas encore prévu à ce stade.

01.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Je remercie la ministre pour les précisions qu'elle a apportées.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains de nuit à prévoir pour les grands festivals" (n° 5087)

02.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): La SNCB n'avait pas prévu de trains de nuit pour le festival rock de Werchter. Les organisateurs et la SNCB s'étaient-ils concertés à ce sujet? Quel a été le résultat de cette concertation? Quels étaient les problèmes? Quels enseignements en a-t-on tiré pour l'année prochaine?

Le problème a-t-il été abordé dans le cadre des discussions relatives au troisième contrat de gestion? Quel a été le résultat de ces discussions?

Quel contraste avec les trains Thalys supplémentaires prévus pour les grands festivals d'été européens!

02.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Il n'était plus possible de trouver de solution pour cette année. Malgré ses efforts, la SNCB n'est pas parvenue à un accord commercial. Il faudra en tirer les leçons dans l'optique des discussions qui vont s'ouvrir avec la SNCB à propos du troisième contrat de gestion.

Jusqu'à présent, ces questions se règlent au cas par cas dans le cadre d'une concertation entre les chemins de fer et les organisateurs. Je suis plutôt favorable à une règle générale, afin que tous les organisateurs soient traités sur un pied d'égalité, en fonction de critères objectifs. Il faut garantir la sécurité juridique. Il est certain que les chemins de fer ont pour mission de contribuer à canaliser ces exceptionnels flux de personnes mais il faut également tenir compte des contraintes budgétaires. L'Etat ne peut pas seul prendre en charge les coûts. Il faudrait donc arrêter des formules tarifaires

intéressantes en partenariat avec organisateurs.

02.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Men heeft in Leuven en Werchter de kans gemist om duizenden jongeren op een positieve manier met het spoor kennis te laten maken.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

03 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de lijn Neerpelt-Weert" (nr. 5117)

03.01 Peter Vanvelthoven (SP): Vorige maand stelde de NMBS de studie voor over de haalbaarheid en de voorwaarden van heropening voor zes binnenlandse spoorlijnen die vandaag buiten dienst zijn, althans voor het reizigersverkeer. Een van die lijnen is de verbinding Neerpelt-Weert die deel uitmaakt van het historische IJzeren Rijntraject. Hoewel de kostendekking van de zes lijnen zwak is, besluit de studie toch dat de heropening van de lijnen Neerpelt-Weert en Virton-Arlon kan worden overwogen, voor zover bijkomende middelen worden uitgetrokken door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. De NMBS zegt deze kosten in geen geval zelf te kunnen dragen.

Welk gevolg zal de minister aan de studie geven? Voorziet ze in extra middelen om de investeringen voor de heringebruikname van de lijn Neerpelt-Weert te financieren?

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De studie van de NMBS is nog niet klaar. Er was een eerste bespreking, maar er zijn aanvullingen gevraagd.

De gewestoverheden moesten een advies geven over het investeringsplan van de federale overheid. Het advies van het Vlaams Gewest bevatte geen heropening van reizigerslijnen, dit in tegenstelling tot het Waals Gewest, dat wel voorstander is van de heropening van de lijn Arlon-Athus in de provincie Luxemburg. Ik betreurt dat de studie van de NMBS niet tijdig klaar was om in het investeringsplan te worden opgenomen.

Het uitvoerend comité, waarvan ik voorzitter ben, kan bekijken of bepaalde grensoverschrijdende lijnen terug op de agenda worden geplaatst met de vraag tot heropening. We zullen hierover echter ook met Nederland moeten spreken. Vandaag is er

02.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): A Louvain et à Werchter, on a manqué l'occasion de permettre à des milliers de jeunes d'entrer en contact avec le rail dans un contexte positif.

L'incident est clos.

Président: Lode Vanoost, président.

03 Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne Neerpelt-Weert" (n° 5117)

03.01 Peter Vanvelthoven (SP): Le mois dernier, la SNCB a présenté l'étude relative à la faisabilité et aux conditions de remise en service de six lignes intérieures aujourd'hui fermées au transport de voyageurs. La liaison Neerpelt-Weert, qui fait partie du tracé historique du Rhin de fer, constitue l'une de ces lignes. Quoique l'étude indique que le produit de l'exploitation de ces six lignes ne suffira pas à en couvrir le coût, elle recommande la réouverture des lignes Neerpelt-Weert et Virton-Arlon, à la condition que des moyens complémentaires soient dégagés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure. La SNCB prétend qu'elle ne peut en aucun cas prendre elle-même ces coûts en charge.

Quelles suites la ministre réservera-t-elle à cette étude? Prévoit-elle de dégager des moyens complémentaires pour le financement de la remise en service de la ligne Neerpelt-Weert?

03.02 Isabelle Durant, ministre(en néerlandais): L'étude de la SNCB n'est pas encore terminée. Une première discussion a déjà eu lieu mais des précisions complémentaires ont été demandées.

Les autorités régionales devaient rendre un avis à propos du plan d'investissement des pouvoirs publics fédéraux. L'avis de la Région flamande ne prévoyait pas de réouvertures. En revanche, la Région wallonne est favorable à la réouverture de la ligne Arlon-Athus en province de Luxembourg. Je regrette que l'étude de la SNCB n'ait pas été terminée à temps pour pouvoir être intégrée au plan d'investissement.

Le comité exécutif, dont je suis la présidente, peut examiner si certaines lignes transfrontalières seront réinscrites à l'ordre du jour en vue de leur réouverture. Nous devons toutefois également nous entretenir à ce propos avec les Pays-Bas. A l'heure actuelle, la réouverture prochaine de la ligne

geen sprake van een snelle heropening van de Limburgse lijn.

03.03 Peter Vanvelthoven (SP): We moeten dus wachten op de afronding van de studie, op de aanvraag door het Vlaams Gewest, op de financiële middelen en op de Nederlandse zegen. Voorwaar een lange weg.

03.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het investeringsplan is ondertekend door de Gemeenschappen en ligt dus vast. Er kunnen wellicht aanpassingen gebeuren via de bijlage van het samenwerkingsakkoord.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder door oefenvluchten en oefenlandingen door helikopters" (nr. 5159)

04.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Ik heb de minister al meermaals ondervraagd over de hinder veroorzaakt door oefenvluchten met helikopters. De firma's verwijzen naar de toestemming waarover ze beschikken.

De minister kondigde aan dat ze met het Bestuur der Luchtvaart de mogelijkheid zou onderzoeken om milieubepalingen op te nemen in het luchtwegboek. Daarnaast zou er een personeelsuitbreiding komen om een betere controle mogelijk te maken. Wat is de stand van zaken?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Mijn administratie onderzoekt de mogelijkheid administratieve boetes op te leggen om de luchtvaartreglementering beter te doen naleven. Wij zijn volop bezig met de aanpassing van het luchtwegboek van 1937. Ik hoop deze binnenkort door te voeren.

Wij hebben de Gewesten onze medewerking toegezegd wat betreft het overvliegen van natuurgebieden, maar we laten het initiatief om maatregelen te nemen, over aan de Gewesten.

Het KB van 27 oktober 2000 voorziet in een uitbreiding van de personeelsformatie. De aanwerving verloopt echter moeizaam wegens de schaarste op de arbeidsmarkt van het specifiek technisch gekwalificeerd personeel. Met de minister van Ambtenarenzaken wordt naar een oplossing gezocht.

limbourgeoise n'est pas à l'ordre du jour.

03.03 Peter Vanvelthoven (SP): Il nous faut attendre la clôture de l'étude, la demande de la Région flamande, les moyens financiers et l'accord des Pays-Bas, ce qui explique la longueur de la procédure.

03.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Le plan d'investissement a été signé par les Régions et est dès lors définitif. Sans doute pourrait-il être adapté en certains points dans le cadre de l'annexe à l'accord de coopération.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les examens de vol et d'atterrissage d'hélicoptères" (n° 5159)

04.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): J'ai interrogé la ministre à plusieurs reprises sur les nuisances causées par les vols d'entraînement d'hélicoptères. Les firmes concernées invoquent les autorisations qu'elles ont obtenues.

La ministre a indiqué qu'elle examine avec l'Administration de l'aéronautique la possibilité d'insérer des dispositions relatives à l'environnement dans le code de la navigation aérienne. Les effectifs devraient être renforcés pour permettre un contrôle plus efficace. Qu'en est-il exactement?

04.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Mon administration examine la possibilité d'imposer des amendes administratives afin de mieux faire respecter la réglementation aéronautique. Nous préparons un aménagement du code de 1937. J'espère pouvoir mettre en oeuvre la nouvelle réglementation sous peu.

Nous allons collaborer avec les Régions en ce qui concerne le survol des zones naturelles mais nous laissons aux régions l'initiative de prendre des mesures.

L'arrêté royal du 27 octobre prévoit une extension du cadre du personnel. Les recrutements sont toutefois difficiles en raison de la pénurie, sur le marché de l'emploi, de personnel technique spécifique qualifié. Je cherche une solution en collaboration avec le ministre de la Fonction publique.

04.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Ik ben blij dat de minister het probleem onderkent. De minister gaf de firma de vergunning om in de open gebieden rond Mechelen oefenvluchten uit te voeren. Is het niet mogelijk bijkomende verplichtingen te koppelen aan de vergunning, zodat de mensen in de streek deze zomer gevrijwaard zouden worden van de ongeoorloofde hinder, dit in afwachting van bijkomend personeel om te controleren en op te treden?

04.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik zal die suggestie onderzoeken.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 5160)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Uit cijfers van het NIS en het BIVV blijkt dat België het zeer slecht doet op het vlak van verkeersongevallen en –slachtoffers. Verkeersveiligheid moet dan ook een topprioriteit zijn van de regering.

Het verkeersveiligheidsplan dat de minister vorig jaar bekend maakte, omvat preventie, verkeershandhaving, repressie en nazorg. Tot nu toe gebeurde er echter weinig concreets. Een goede maand geleden richtte de minister een werkgroep verkeersveiligheid op, waarvan doel en timing onduidelijk zijn. De Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid zouden eind 2001 een streefcijfer voor het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 bepalen. Elke verkeersdode blijft er natuurlijk een te veel.

Uit cijfers van de federale politie blijkt dat het aantal snelheidsovertredingen in 2000 sterk is toegenomen. Dit zou niet te wijten zijn aan een hoger aantal controle-uren.

Hoe beoordeelt de minister de cijfers van het NIS? Welke maatregelen neemt ze met het oog op een betere ongevallenregistratie? Kan de minister een streefcijfer geven voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers? Welk jaar geldt als evaluatiejaar?

Welke aspecten uit het verkeersveiligheidsplan werden al uitgevoerd? Hoe ver staan de

04.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Je me réjouis de ce que la ministre soit consciente du problème. Elle a autorisé la firme à effectuer des vols d'entraînement au-dessus des zones découvertes autour de Malines. N'est-il pas possible de subordonner l'octroi du permis à un certain nombre d'obligations supplémentaires, afin que les riverains n'aient pas à subir des nuisances intolérables cet été, en attendant le recrutement de personnel supplémentaire chargé des contrôles?

04.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Je vais examiner cette suggestion.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 5160)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Des chiffres de l'INS et de l'IBSR révèlent que la Belgique enregistre de très mauvais résultats en matière d'accidents et de victimes de la route. La sécurité routière doit donc devenir la première priorité du gouvernement.

Le plan de sécurité routière que la ministre a présenté l'année dernière contient les volets suivants : la prévention, la politique criminelle en matière de sécurité routière, la répression et le suivi. Jusqu'à présent, peu d'éléments se sont véritablement concrétisés. Il y a un peu plus d'un mois, la ministre a créé un groupe de travail sur la sécurité routière dont l'objectif et le calendrier des travaux sont vagues. Les Etats généraux de la sécurité routière devraient déterminer pour la fin 2001 un objectif en ce qui concerne le nombre de victimes d'accidents de la route d'ici à 2010. Chaque tué représente évidemment un mort de trop.

Les chiffres de la police fédérale démontrent que les excès de vitesse ont fortement augmenté en 2000. Ce résultat ne serait pas lié à une augmentation du nombre d'heures de contrôle.

Comment la ministre analyse-t-elle les chiffres de l'INS? Quelles mesures envisage-t-elle de prendre en vue de garantir un meilleur enregistrement des accidents? Peut-elle nous communiquer un objectif précis pour la réduction du nombre de victimes de la route? Quelle année fait office d'année de référence pour l'évaluation?

Quels aspects du plan de sécurité ont déjà été mis en œuvre? Quel est l'état d'avancement des

verschillende werkgroepen?

différents groupes de travail?

Hoe verklaart de minister het dalend aantal controle-uren? Pleegt ze overleg met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken?

Comment la ministre explique-t-elle la réduction du nombre des heures de contrôle? Organise-t-elle à ce propos une concertation avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur?

Welke voorstellen behandelt de werkgroep verkeersveiligheid?

Sur quelles propositions le groupe de travail pour la sécurité routière se penche-t-il?

Zal een verlaging van de toegelaten snelheid op gewestwegen aan bod komen tijdens de Staten-Generaal voor verkeersveiligheid? Kwam een mogelijke regionalisering van het verkeersreglement al aan bod? Welk standpunt heeft de minister ingenomen?

La réduction de la vitesse autorisée sur les routes régionales sera-t-elle abordée à l'occasion des Etats généraux de la sécurité routière? L'éventualité d'une régionalisation du code de la route a-t-elle déjà été envisagée? Quel point de vue la ministre a-t-elle adopté à ce propos?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Experts stellen dat de evolutie van het aantal verkeersdoden normaal gelijke tred houdt met de evolutie van het aantal zwaargewonden. Deze trend wordt vandaag doorbroken omwille van een ongewone toename van het aantal verkeersdoden; een fenomeen dat moet geanalyseerd worden. Misschien betreft het hier een verbeterde registratie van de doden die binnen dertig dagen na het ongeval overlijden. De betrouwbaarste indicator, de optelsom van doden en ernstig gewonden daalt met 4,2 t.o.v. 1999.

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Selon les experts, l'évolution du nombre des victimes de la route devrait être parallèle à celle du nombre des blessés graves. Cette tendance est toutefois remise en question par l'augmentation anormale du nombre de morts, phénomène qui doit, sans aucun doute, être étudié plus avant. Peut-être avons-nous affaire ici à une procédure plus efficace d'enregistrement du nombre de décès dans un délai de trente jours après l'accident. L'indicateur le plus fiable, à savoir la somme des personnes tuées et gravement blessées diminue de 4,2 par rapport à 1999.

De effectieve inspanningen om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren, worden vandaag deels teniet gedaan door de toename van letselongevallen op autosnelwegen en van doden op verkeerswegen buiten de bebouwde kom. De toegenomen verkeersdruk en een te hoge snelheid zijn hier mogelijke verklaringen, al blijven ze partieel. Ook de toename van het aantal weekenddoden verdient nader onderzoek.

Les efforts réels pour améliorer la sécurité routière dans les agglomérations sont aujourd'hui partiellement annulés par l'augmentation du nombre d'accidents entraînant des lésions sur les autoroutes et de morts sur les routes de circulation en dehors des agglomérations. L'augmentation de la densité de la circulation ainsi que les excès de vitesse expliquent également, fût-ce partiellement, le phénomène qui nous intéresse. L'augmentation du nombre de morts le week-end mérite également une étude plus approfondie.

De daling van het aantal doden en ernstig gewonden is het meest spectaculair bij de voetgangers. Bij de fietsers en de bromfietzers, stijgt het aantal dodelijke slachtoffers, maar daalt het aantal ernstig gewonden. De verplichting tot het dragen van een valhelm voor bromfietzers klasse A zou de cijfers in de toekomst gunstig moeten beïnvloeden.

La diminution du nombre de morts et de blessés graves est la plus spectaculaire chez les piétons. En ce qui concerne les cyclistes et les cyclomoteurs, le nombre de morts augmente, tandis que le nombre de blessés graves est en diminution. Le port du casque obligatoire pour les personnes circulant à motocyclette de classe A permettrait à l'avenir de faire évoluer les chiffres à la baisse.

Betreffende de registratie: eind 2000 werd op mijn initiatief in de schoot van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) een werkgroep geïnstalleerd die de continuïteit van de registratie van de ongevalgegevens moest verzekeren gedurende de periode van de politiehervorming. Als

En ce qui concerne l'enregistrement: à la fin de l'année 2000, j'ai pris l'initiative d'installer au sein de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) un groupe de travail chargé d'assurer la continuité de l'enregistrement des données relatives aux accidents, le temps que la réforme des polices se

resultaat van het overleg tussen het Nationaal Instituut voor de Statistiek en de politiediensten zullen alle ongevallenanalyseformulieren vanaf 1 juli 2001 door de federale politie worden ingezameld en gecodeerd. Het NIS is nog verantwoordelijk voor de verwerking van de gegevens tot statistieken en de verspreiding ervan. In een tweede fase zal de werkgroep aanbevelingen formuleren om het analyseformulier te vereenvoudigen en te verfijnen. Parallel werken de politiediensten aan een informaticaproject waarbij de gegevens uit het proces-verbaal automatisch worden verwerkt in het ongevallenanalyseformulier. De inwerkingtreding van dit systeem is gepland voor het voorjaar 2002. Om effectieve maatregelen te kunnen treffen voor verkeersveiligheid, zijn betrouwbare ongevalgegevens essentieel. Het is aan de Staten-Generaal om maatregelen voor te stellen.

Ik geef nu punt per punt de resultaten van het verkeersveiligheidsplan. Inzake wegen- en stratencategorisering werd zone 30 in de schoolomgeving in een KB en MB gegoten. Wat de straatcode betreft, zijn er binnenkort de resultaten van een werkgroep over een herziening van het verkeersreglement en werd een belangrijk aantal maatregelen voor een aantrekkelijker fietsverkeer in KB en MB omgezet. Wat de opleiding van jonge bestuurders betreft, heeft het BIVV een studie afgerond en worden voorstellen bestudeerd. Wat de rijschoolinstructeurs betreft, legt een ontwerp-KB nieuwe erkenningscriteria voor rijscholen vast; daarna komt de opleiding van de instructeurs aan bod. Wat de ITS-telematica in het voertuig betreft, werd een oriëntatienota opgesteld; via het BIVV wordt steun verleend aan het opstarten van een ISA-demonstratieproject. Wat fietshelmen betreft, werd een sensibiliseringsactie opgestart. De veiligheid van vrachtwagens en autocars vormt één van de speerpunten van mijn verkeersveiligheidsbeleid: ik verwijs naar de werkgroep autocars, de aanpak van het dodehoekdossier en het akkoord met de transportsector. Wat de veiligheid van bromfietzers betreft, werd de uitbreiding van de draagplicht van de helm opgenomen in een ontwerp-KB en wordt een strategie voor de aanpak van opgedreven bromfietsen voorbereid.

Uit al die projecten blijkt dat de federale bevoegdheid voor verkeersveiligheidsinitiatieven gedeeld wordt met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. De oprichting van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid is in dat verband zeer belangrijk. Zij moeten zorgen voor een

mette en place. La concertation organisée entre l'Institut National de Statistiques et les services a abouti au résultat suivant : à partir du 1er juillet 2001, tous les formulaires d'analyse des accidents seront rassemblés et encodés par la police fédérale. Par ailleurs, l'INS se charge de la transposition des données en statistiques et de leur diffusion. Au cours d'une deuxième phase, le groupe de travail formulera des recommandations pour simplifier et affiner le formulaire d'analyse. Parallèlement, les services de police élaborent un projet informatique permettant de transposer automatiquement les données issues du procès-verbal dans le formulaire d'analyse. L'entrée en service de ce système est prévue au printemps 2002. Il est essentiel de pouvoir disposer de données fiables sur les accidents pour pouvoir prendre les mesures effectives. Il incombe aux états généraux de formuler des propositions.

Je citerai point par point les résultats du plan de sécurité routière. En ce qui concerne la catégorisation des routes et des rues, la zone 30 dans l'environnement proche d'une école a fait l'objet d'un arrêté royal et d'un arrêté ministériel. Un groupe de travail devrait bientôt communiquer les résultats de ses activités concernant la révision du règlement de la circulation, cependant qu'un arrêté royal et un arrêté ministériel comportent un nombre important de mesures visant à faciliter la circulation des vélos. En ce qui concerne la formation des jeunes conducteurs, l'IBSR vient de boucler une étude et des propositions sont à l'examen. En ce qui concerne les instructeurs des auto-écoles, un projet d'arrêté royal fixe de nouveaux critères d'agrément pour les auto-écoles. La formation des instructeurs sera ensuite mise à l'ordre du jour. L'IBSR soutient le lancement du projet de la démonstration ISA (Intelligent speed adaptation - Adaptation intelligente de la vitesse). En ce qui concerne les casques pour les cyclistes, une campagne de sensibilisation a été lancée. La sécurité des camions et des autocars constitue un des fers de lance de ma politique de sécurité routière : je renvoie au groupe de travail sur les autocars, à l'approche du dossier de l'angle mort et à l'accord conclu avec les transporteurs routiers. En ce qui concerne la sécurité des cyclomoteurs, l'extension de l'obligation du port du casque figure dans le projet d'arrêté royal et nous travaillons à des mesures de lutte contre les cyclomoteurs trafiqués.

Il ressort de tous ces projets que la compétence fédérale en matière de sécurité routière relève également des ministres de l'Intérieur et de la Justice. La création des Etats généraux de la sécurité routière est très importante dans ce cadre. Il s'agira de mieux coordonner les efforts, de mener

betere coördinatie van de inspanningen, voor een globale aanpak en voor het mobiliseren van alle actoren. Zij zullen ook komen tot een becijferde doelstelling.

Ik beschik op dit ogenblik niet over exacte gegevens van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie inzake snelheidscontroles en wens dan ook geen discussie daarover aan te gaan.

Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken gevraagd de aanpak van verkeersongevallen met lichamelijk letsel op te nemen in het nationaal veiligheidsplan. Het aspect "snelheid" wordt opgenomen als specifieke doelstelling voor de federale politie, en wat de lokale politie betreft, wordt gewerkt met zonale veiligheidsplannen.

In november 2000 heb ik een werkgroep verkeershandavingsstatistieken geïnstalleerd binnen het BIVV, om over uniforme, globale en geïntegreerde gegevens te kunnen beschikken.

Over de veiligheidsdossiers wordt regelmatig overlegd met Binnenlandse Zaken. Toezicht en vervolging zijn een bevoegdheid van Justitie.

De Staten-Generaal moeten leiden tot een globale aanpak. Na de beslissing van de Ministerraad van 8 juni is de discussie over de wet van 18 juni 1990 begonnen. Zij draait rond operationele voorstellen inzake controle en vervolging en de bijkomende administratieve organisatie en om de aanpak van recidivisme, met inbegrip van preventie.

Het voorstel van Vlaams minister Stevaert ligt in de lijn van de voorstellen die worden voorbereid in het kader van de Staten-Generaal. Samen met mijn federale en gewestelijke collega's stel ik een streefcijfer voor het terugdringen van de verkeersdoden tegen 2010 voorop. Daaraan wordt een actieprogramma gekoppeld, en daarin kadert een snelheidsbeperking op gewestwegen. Zo een beperking is zeker zinvol, zolang ze maar geloofwaardig blijft. De ene weg is immers de andere niet. Zo een beperking vraagt ook intense controles, en daarover maak ik afspraken met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

Nu al kan de wegbeheerder snelheidsbeperkingen opleggen. Zo zijn er al zones 50 en 70. In scholenbuurten geldt de 30 km/u, zo stipuleert een recent goedgekeurd KB.

une approche globale et de mobiliser tous les acteurs. Les Etats généraux permettront également de définir un objectif chiffré.

Je ne dispose pas à l'heure actuelle de données précises des ministères de l'Intérieur et de la Justice en matière de contrôles de vitesse et je ne souhaite donc pas entamer une discussion à ce sujet.

J'ai demandé au ministre de l'Intérieur de consacrer un chapitre du plan de sécurité nationale à la question des accidents avec dommages corporels. L'aspect "vitesse" doit être un objectif spécifique pour la police fédérale. La police locale, quant à elle, doit agir sur la base de plans de sécurité zonaux.

En novembre 2000, j'ai créé au sein de l'IBSR un groupe de travail "statistiques" en matière de circulation routière, de manière à pouvoir disposer de données uniformes et globales.

Les problèmes de sécurité font l'objet d'une concertation régulière avec le département de l'Intérieur. Les contrôles et les poursuites relèvent de la compétence du département de la Justice.

Les Etats généraux doivent conduire à une approche globale. Après la délibération du conseil des ministres du 8 juin dernier, les discussions à propos de la loi du 18 juin 1990 ont pu commencer. Elles portent sur des propositions opérationnelles en matière de contrôles et de poursuites et l'organisation administrative qui en découle et sur les problèmes de la récidive et de la prévention.

La proposition du ministre flamand Stevaert s'inscrit dans la ligne des propositions en préparation dans le cadre des Etats généraux. A l'instar de mes collègues fédéraux et régionaux, je me donne pour objectif de réduire le nombre de tués sur la route d'ici à 2010. Cet objectif est sous-tendu par un programme d'action qui prévoit la limitation de vitesse sur les routes régionales. Une telle limitation se justifie tant qu'elle reste crédible. Une route n'est pas nécessairement une autre route. Une telle limitation suppose aussi des contrôles soutenus au sujet desquels je conclurai des accords avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice.

Dès à présent, le gestionnaire de la route peut imposer des limitations de vitesse. Ainsi, il existe déjà des zones 50 et 70. Un arrêté royal adopté récemment prévoit une limitation à 30km/h à

proximité des écoles.

Verkeershandhaving is zeer belangrijk. De pakkans moet groter worden. Ik werk aan een lik-op-stuk-beleid, dit door het vereenvoudigen van de administratieve en gerechtelijke procedures, wat een samenwerking met Binnenlandse Zaken en Justitie veronderstelt.

Binnen het EU-voorzitterschap organiseer ik op 8 november een seminarie over deze snelheidsproblematiek.

(Frans) Ik hoop dat de heer Stevaert maatregelen op gewestelijk niveau zal nemen, zowel inzake infrastructuur als in de andere domeinen die onder zijn bevoegdheden ressorteren. Hij beschikt daartoe over de nodige middelen. Al die elementen kunnen de cijfers doen dalen. Aan de slag! Daartoe heeft hij mijn instemming niet nodig!

Voorzitter: Jean Depreter

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Dit is inderdaad een belangrijk thema. We moeten de concrete maatregelen van de minister eens rustig analyseren. We hebben nood aan goede cijfers, op basis waarvan dan maatregelen kunnen worden getroffen.

De verkeersbevoegdheden liggen versnipperd. Daarom komt er precies die Staten-generaal. Eindelijk, zou ik zo zeggen. Er ging al veel tijd verloren. Ondertussen zien de mensen hoe de diverse beleidsniveaus kibbelen.

05.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De Staten-generaal willen iedereen achter één doelstelling scharen. Alleen zo kunnen we de bevolking sensibiliseren.

05.05 Frieda Brepoels (VU&ID): De Vlaamse regering wil een derde minder verkeersdoden op het einde van de legislatuur. Het kan niet dat dit cijfer niet wordt gehaald omwille van een slechte afstemming van bevoegdheden tussen de verschillende bestuursniveaus.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Luc Paque tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van een nieuw voertuig aan een gehandicapt bestuurder" (nr. 5184)

La politique criminelle en matière de sécurité routière est très importante. Il faut accroître pour les automobilistes en infraction le risque d'être surpris. Je prépare une politique de réponse rapide reposant sur une simplification des procédures administratives et judiciaires, ce qui suppose une coopération avec l'Intérieur et la Justice.

Dans le cadre de la présidence de l'UE, j'organise le 8 novembre prochain un séminaire consacré aux problèmes liés à la vitesse.

(En français) Je compte sur M. Stevaert pour prendre des mesures au niveau régional en matière d'infrastructure et dans les autres domaines relevant de ses compétences. Il en a les moyens. Tous ces éléments combinés peuvent faire baisser les chiffres. Qu'il agisse ! Il n'a pas besoin de mon avis pour le faire !

Président: Jean Depreter

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): C'est effectivement un sujet important. Nous devons analyser sereinement les mesures concrètes que propose la ministre. Nous devons pouvoir nous fonder sur des chiffres corrects, sur la base desquels des mesures pourront être prises.

Les compétences en matière de circulation sont éparées. C'est la raison pour laquelle une réunion des Etats généraux va être organisée. Enfin, serais-je tenté de dire. On a déjà perdu beaucoup de temps. En attendant, la population est le témoin des querelles entre les différents niveaux de pouvoir.

05.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Les Etats généraux se proposent de rallier chacun à un même objectif. C'est la seule manière de sensibiliser la population.

05.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Le gouvernement flamand souhaite que le nombre de tués sur la route la route soit réduit d'un tiers à la fin de cette législature. Il serait inadmissible que ce résultat ne pas être atteint à cause d'une mauvaise répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir.

L'incident est clos.

06 Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation d'un véhicule neuf à un conducteur handicapé" (n° 5184)

06.01 Luc Paque (PSC): De motorische problemen van een gehandicapte persoon die een voertuig wil kopen, vereisen dat dit aangepast wordt, zodat het gemakkelijker kan worden bestuurd. De gehandicapte moet onder andere administratieve of andere demarches doen om de BTW-vermindering en de lagere verkeersbelasting alsook een parkeerkaart te verkrijgen. Daarvoor moet hij telkens bij een ander bestuur zijn. De aanpassing van een voertuig aan een handicap ressorteert onder uw departement.

Waarom moet de eigenaar van een nieuw voertuig dat aangepast werd hiermee naar de technische keuring? En waarom moet hij de retributie betalen? De aanpassingen worden door gespecialiseerde firma's uitgevoerd. Het door hen bezorgde certificaat zou als certificaat van conformiteit kunnen dienst doen en de betrokkene vrijstellen van de retributie. Op die manier zouden de gehandicapten bestuurders niet worden gediscrimineerd.

06.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Overeenkomstig de huidige procedure moet het aangepaste of speciaal ingerichte voertuig naar de technische keuring worden gebracht.

De inspectie is gratis op vertoning van het invaliditeitscertificaat. Als er een probleem is voor een bijzonder geval, wens ik hierover te worden ingelicht.

Voorts kunnen de gehandicapte bestuurders voordelen genieten inzake BTW, de aanvullende belasting voor dieselwagens en de verkeersbelasting.

Het CARA dient advies te verstrekken inzake de noodzakelijke en conforme aanpassingen van het voertuig. Als het CARA het niet met de technische keuring eens is over de vraag of het voertuig conform is, moet de bestuurder een vergoeding betalen.

Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van het CARA, de technische keuring, mijn bestuur en het kabinet zal zich in september over al die vragen buigen om de betrokkenen last of nadeel te besparen.

06.03 Luc Paque (PSC): Ik zal nadere inlichtingen inwinnen en u de gegevens met betrekking tot dat specifiek geval bezorgen.

Het incident is gesloten.

06.01 Luc Paque (PSC): Les troubles fonctionnels d'une personne handicapée qui veut acquérir un véhicule nécessitent l'adaptation du véhicule pour faciliter sa conduite. Elle doit, en outre, accomplir des démarches administratives ou autres, pour obtenir la réduction de la TVA, de la taxe de circulation et une carte de stationnement. Ces différentes démarches doivent chacune être faites auprès d'une administration différente. L'adaptation du véhicule au handicap relève de votre département.

Lorsqu'un véhicule neuf a dû faire l'objet de transformations, pourquoi le propriétaire doit-il le présenter à l'inspection automobile et payer la redevance ? Ce sont des firmes spécialisées qui opèrent ces transformations. Le certificat qu'elles délivrent pourrait servir de certificat de conformité et exonérer du paiement de cette redevance. Si tel était le cas, on n'en arriverait pas à une sorte de discrimination par rapport aux conducteurs valides.

06.02 Isabelle Durant , ministre (en français): Selon la procédure actuelle, le véhicule adapté ou aménagé doit être présenté au contrôle d'une station d'inspection.

Cette inspection est gratuite sur présentation du certificat d'invalidité. S'il y a eu un problème pour un cas particulier, je souhaiterais en être informée.

Par ailleurs, les conducteurs handicapés peuvent bénéficier d'avantages en matière de TVA, de taxe compensatoire et de taxe de circulation.

C'est le CARA qui est chargé de conseiller les adaptations nécessaires et conformes pour le véhicule. Si le CARA a des divergences de vue avec le contrôle technique sur la conformité du véhicule, le conducteur subit un préjudice.

Un groupe de travail, composé du CARA, du contrôle technique, de mon administration et du cabinet, se penchera, en septembre, sur l'ensemble de ces questions pour éviter les tracasseries ou les préjudices pour les personnes concernées.

06.03 Luc Paque (PSC): Je vais me renseigner et vous transmettrai les informations sur ce cas particulier.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de te nemen maatregelen in het kader van een eventuele invlagging van de Belgische vloot" (nr. 5189)

07.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): De Belgische reders zouden de uitgevlagde vloot graag weer invlaggen. Over de fiscale en economische implicaties van zo'n operatie heb ik minister Reynders al geïnterpelleerd. Nu wil ik het hebben over de terugkeer naar een Belgisch scheepsregister, iets wat de reders vragen. Daartoe moet de maritieme wetgeving echter worden herzien. Misschien kan dit het best in een kaderwet gebeuren. Lopen hierover al gesprekken met het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart? Wat is de stand van zaken?

07.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Voor de sociale lasten werd al een oplossing gevonden in het kader van de maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij. Dit neemt niet weg dat een aantal bestaande wetten moeten worden aangepast, gelet op de evoluties in het maritiem gebeuren. Terzake zijn er reeds gesprekken gevoerd tussen de redersvereniging en de ambtenaren van het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart. De wetgeving betreffende de Pool van Zeelieden behoort tot de bevoegdheid van de minister van Tewerkstelling en Arbeid. De Hulp- en Voorzorgskas ressorteert dan weer onder het ministerie van Sociale Voorzorg. Het KB van 1973 houdende het zeevaartinspectiereglement wordt geactualiseerd, maar verdient nog een betere coördinatie. De wet uit 1928 betreffende de arbeidsovereenkomst voor mensen in scheepsdienst is al door mijn bestuur herwerkt en wordt thans besproken. Mits aanpassingen is dit ontwerp ook toepasbaar op de koopvaardijvloot. Het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij wordt eveneens door mijn bestuur herwerkt. Hiervoor is samenwerking vereist met het ministerie van Justitie.

De suggestie om een kaderwet te maken die de hele maritieme wetgeving groepeerd, is waardevol, maar momenteel niet haalbaar. Deze taak is zeer omvangrijk en kan op korte termijn niet worden verwezenlijkt omwille van de beperkte mankracht van het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart.

Het is zeker mijn bedoeling om alles in het werk te stellen om de koopvaardijvloot weer in België in te vlaggen.

07 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de Mobilité et Transport sur "les mesures à prendre en vue du retour éventuel de la flotte belge sous pavillon belge" (n° 5189)

07.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Les armateurs belges souhaiteraient que la flotte belge retourne sous pavillon belge. J'ai déjà interpellé le ministre Reynders au sujet des implications fiscales et économiques d'une telle opération. Je voudrais évoquer ici la réinscription dans un registre des bateaux belges, un vœu des armateurs. Pour cela, la législation maritime devrait néanmoins être revue. Une loi-cadre serait peut-être la formule appropriée. Des discussions sont-elles déjà en cours avec l'Administration des affaires maritimes et de la navigation? Où en est-on?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Dans le cadre des mesures de promotion de l'emploi dans la marine marchande, une solution a déjà été trouvée pour les charges sociales. Compte tenu de l'évolution du monde maritime, des lois existantes doivent toutefois être adaptée. Des discussions ont déjà eu lieu entre l'association des armateurs et des fonctionnaires de l'Administration des affaires maritimes et de la navigation. La ministre de l'Emploi et du travail est compétente en ce qui concerne le pool de marins. En revanche, la caisse d'aide et de prévoyance est du ressort du ministère des Affaires sociales. L'arrêté royal de 1973 portant le règlement de l'inspection maritime est en cours d'actualisation mais il requiert une meilleure coordination. La loi de 1928 relative au contrat de travail pour les personnes en service à bord d'un navire a déjà été revue par mon administration et fait actuellement l'objet de discussions. Moyennant certains aménagements, ce texte est également applicable à la marine marchande. Mon administration a également revu le code de discipline de la marine marchande et de la pêche maritime, ce qui a nécessité une coopération avec le ministère de la Justice.

La suggestion visant à élaborer une loi cadre regroupant toute la législation maritime est intéressante mais ne me paraît pas pouvoir être mise en pratique pour l'instant. Une telle mission est d'envergure et ne peut pas être menée à bien à court terme en raison de la pénurie de personnel au sein de l'administration des affaires maritimes et de la navigation.

J'ai la ferme intention de mettre tout en oeuvre pour que la flotte marchande batte à nouveau pavillon belge.

07.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Ik dank de minister en ook de administratie die talrijke wijzigingen doorvoerde aan de bestaande wetgeving. De minister staat positief tegenover een mogelijke invlagging van de vloot. Een kaderwet is precies nodig omwille van de gefragmenteerde bevoegdheden.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

08 Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van Nederlandstalige loketbedienden bij de D.I.V." (nr. 5205)

08.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wij ontvangen herhaaldelijk klachten van particulieren over de gebrekkige bediening van Nederlandstaligen in de Brusselse lokalen van de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV).

Welke taalverplichtingen bestaan er voor de bedienden? Hoe komt het dat in een concreet geval niemand bereid werd gevonden Nederlands te spreken? Wat zal de minister doen om dergelijke incidenten te voorkomen? Waarom moeten mensen soms zo lang aanschuiven voor hun inschrijving?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen respecteert de taalwetgeving. Het is een federale dienst die bestaat uit zes Nederlandstalige en vier Franstalige werknemers. De leiding stelde nog geen taalproblemen vast.

Tijdens de middagpauze gaat het personeel om beurten eten; op dit moment is het mogelijk dat een klant door een bediende van een andere taalrol wordt geholpen. In dit geval probeert men de klant zo goed mogelijk in zijn eigen taal te helpen of doet men een beroep op een collega. Alle bedienden hebben een minimale kennis van beide landstalen.

Het geval dat de heer Laeremans aanhaalt, berust op een misverstand. Het bestuur van de DIV besteedt de nodige aandacht aan een goede bediening van alle klanten in beide landstalen.

08.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat het om een eenmalig incident ging. Er waren

07.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Je remercie la ministre ainsi que l'administration qui a apporté de nombreuses modifications à la législation existante. La ministre est favorable à un retour éventuel de la flotte sous pavillon belge. Une loi cadre s'impose précisément en raison du morcellement des compétences.

L'incident est clos.

Président : Lode Vanoost

08 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de guichetiers néerlandophones à la D.I.V." (n° 5205)

08.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nous recevons régulièrement des plaintes de particuliers dénonçant la piètre qualité du service fourni aux néerlandophones dans les locaux bruxellois de la Direction pour l'Immatriculation des véhicules (DIV).

A quelles obligations linguistiques le personnel est-il soumis ? Comment expliquer que, dans un cas concret dont j'ai connaissance, il ne soit trouvé personne parmi les guichetiers capable de parler le néerlandais ? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour éviter la répétition de ce type d'incidents ? Pourquoi es files d'attente sont-elles aussi longues dans certains cas ?

08.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La Direction pour l'immatriculation des véhicules respecte la législation linguistique. C'est un service fédéral dont le personnel est constitué de six néerlandophones et de quatre francophones. A ce jour, la direction n'a encore constaté aucun problème linguistique.

Pendant la pause de midi, les membres du personnel prennent leur repas à tour de rôle. Un client qui se présente à cette heure-là au guichet peut donc être reçu par un agent de l'autre rôle linguistique. Dans ce cas, on essaie d'aider le client dans sa langue ou l'on fait appel à un collègue. Tous les membres du personnel doivent avoir une connaissance minimum des deux langues nationales.

Le cas cité par Monsieur Laeremans relève d'un malentendu. L'administration de la DIV s'efforce de garantir aux clients un service de qualité dans les deux langues nationales.

08.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'espère qu'il s'agit d'un incident isolé, même si plusieurs

echter al herhaaldelijk klachten. In dit geval was het personeelslid bovendien bijzonder arrogant.

De minister antwoordde niet op mijn vraag waarom er zo lang moet worden aangeschoven, met wachttijden die tot drie uur kunnen oplopen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onveiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5206)

09.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Als gevolg van een zware diamantroof in november 2000 en de geringe veiligheidsmaatregelen die sindsdien genomen zijn, mijden buitenlandse luchtvaartmaatschappijen Zaventem bewust.

Welke maatregelen werden sinds november 2000 genomen om de luchthaven beter te beveiligen? Welke maatregelen volgen nog? Hoe verklaart de minister de ongerustheid bij de buitenlandse maatschappijen? Wat werd ondernomen om deze weg te nemen? Hoe groot wordt het verlies geraamd dat rechtstreeks voortvloeit uit het gebrek aan bijkomende maatregelen?

09.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Na een aantal overvallen op diamant- en geldtransporten heb ik drie audits bevolen in Zaventem. Ik krijg volgende week de laatste resultaten. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat onze nationale luchthaven grotendeels voldoet aan de internationale veiligheidsregels. Toch zal ik bijkomende maatregelen opleggen, waarover de Ministerraad zich binnenkort moet uitspreken. De maatregelen betreffen BIAC, de federale politie en het luchtvaartbestuur en er wordt internationaal overleg over gepleegd. Waardetransporten zullen dan nog veiliger kunnen verlopen, zodat de huiver bij de maatschappijen wegvalt, ook de veiligheid van de passagiers blijft onze eerste zorg.

09.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Uiteraard komt de veiligheid van de passagiers op de eerste plaats.

De studie van het lokaal veiligheidscomité is klaar. De grote lijnen van de twee andere studies zouden klaar zijn en Zaventem zou er als een vrij veilige

plaintes ont déjà été déposées. Dans ce cas précis, l'employé s'est, de surcroît, montré particulièrement arrogant.

La ministre n'a pas répondu à ma question concernant les délais d'attente aux guichets, qui peuvent, dans certains cas, atteindre trois heures.

L'incident est clos.

09 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 5206)

09.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): En raison d'un vol important de diamants commis en novembre 2000 et de l'absence de mesures réellement efficaces en vue de renforcer la sécurité de l'aéroport, certaines compagnies aériennes étrangères ont décidé d'éviter Zaventem.

Quelles mesures ont été prises depuis novembre 2000 pour renforcer la sécurité de l'aéroport? Quelles autres mesures seront-elles encore prises? Comment la ministre explique-t-elle l'inquiétude des compagnies aériennes étrangères? Quelles initiatives ont été prises pour dissiper cette inquiétude? A combien sont évaluées les pertes découlant directement de l'absence de mesures complémentaires?

09.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : A la suite d'une série d'attaques de transports de diamants et de fonds, j'ai demandé la réalisation de trois audits à Zaventem. J'en recevrai les derniers résultats la semaine prochaine. Il ressort des résultats provisoires que notre aéroport national satisfait largement aux normes de sécurité internationales. J'imposerai cependant des mesures de sécurité complémentaires au sujet desquelles le Conseil des ministres doit encore se prononcer. Ces mesures concernent BIAC, la police fédérale et la direction de l'aéroport. Une concertation est également organisée à ce propos à l'échelle internationale. Les transports de valeurs pourront se faire dans des conditions de sécurité meilleures encore, ce qui devrait rassurer les compagnies aériennes. La sécurité des voyageurs demeure aussi notre priorité absolue.

09.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La sécurité des passagers constitue bien évidemment la première priorité.

L'étude du comité local de sécurité est terminée. Les deux autres études seraient disponibles dans les grandes lignes et indiqueraient que Zaventem est un aéroport très sûr. La commission pourrait-

luchthaven uitkomen. Kan de commissie inzage krijgen in al die studies? elle consulter ces études?

Ik hoop dat de minister maatregelen zal nemen om de buitenlandse maatschappijen ervan te overtuigen Zaventem niet links te laten liggen. J'espère que la ministre prendra des mesures pour convaincre les compagnies aériennes étrangères de ne pas éviter l'aéroport de Zaventem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15.48 heures.