



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

mercredi

06-02-2002

06-02-2002

14:20 uur

14:20 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

maandag 11/02/2002, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

lundi 11/02/2002, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

- Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de opgelopen vertraging bij het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug van Val Benoit te Luik" (nr. 6017) 1
Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde interpellatie en vraag van 2
 - de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersveiligheid" (nr. 6208) 2
 - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de initiatieven van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake verkeersveiligheid" (nr. 1121) 2
Sprekers: , François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijnen 43 Jemelle-Luik en 162 Namen-Luxemburg" (nr. 6229) 5
Sprekers: François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde vragen van 6
 - de heer Dirk Van der Maelen aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs" (nr. 6213) 6
 - mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde-Aalst" (nr. 6231) 6
Sprekers: Magda De Meyer, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 6214) 7
Sprekers: Karine Lalieux, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan ervaring van (jonge of nieuwe) treinbestuurders als oorzaak van treinongevallen" (nr. 6240) 8
Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

- Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards apportés à la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer du Val Benoit à Liège" (n° 6017) 1
Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Interpellation et question jointes de 2
 - M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité routière" (n° 6208) 2
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les initiatives de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en matière de sécurité routière" (n° 1121) 2
Orateurs: , François Bellot, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les lignes 43 Jemelle-Liège et 162 Namur-Luxembourg" (n° 6229) 5
Orateurs: François Bellot, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions jointes de 6
 - M. Dirk Van der Maelen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs" (n° 6213) 6
 - Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Puurs-Termonde-Alost" (n° 6231) 6
Orateurs: Magda De Meyer, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité des accompagnateurs de trains" (n° 6214) 7
Orateurs: Karine Lalieux, 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 "le manque d'expérience des jeunes ou nouveaux conducteurs de train comme cause d'accidents ferroviaires" (n° 6240) 8
Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichte dodehoekspiegel voor vrachtwagens van de federale overheid" (nr. 6277) 10
- Sprekers:* **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rétroviseur anti-angle mort obligatoire pour les camions appartenant aux autorités fédérales" (n° 6277) 10
- Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van bepaalde treinverbindingen" (nr. 6310) 11
- Sprekers:* **Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Jean Depreter, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certaines lignes" (n° 6310) 11
- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorbereiding en de zitting van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid - criteria voor deelname" (nr. 6329) 12
- Sprekers:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la préparation et la session des Etats généraux de la sécurité routière - critères de participation" (n° 6329) 12
- Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde 3+rijstroken" (nr. 6284) 14
- Sprekers:* **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les motocyclettes et l'annonce de la création de bandes de circulation 3+" (n° 6284) 14
- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het onderzoek bij het BIVV naar de rijopleiding" (nr. 6348) 14
- Sprekers:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enquête de l'IBSR relative à la formation à la conduite automobile" (n° 6348) 14
- Samengevoegde mondelinge vragen van 16
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de patsituatie rond het NMBS-dossier" (nr. 6349)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebeurtenissen in het Vlaams parlement en binnen de Vlaamse regering met betrekking tot het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten in verband met de spoorinvesteringen 2002-2012" (nr. 6350)
- Sprekers:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Orateurs:* **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 16
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impasse dans laquelle se trouve le dossier de la SNCB" (n° 6349)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation au Parlement flamand et au sein du gouvernement flamand en ce qui concerne l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions relatif aux investissements ferroviaires pour 2002-2012" (n° 6350)

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 06 FEBRUARI 2002

14:20 uur

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

du

MERCREDI 06 FEVRIER 2002

14:20 heures

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de opgelopen vertraging bij het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug van Val Benoit te Luik" (nr. 6017)

01.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Op 7 december 2000 al vroeg ik u om tekst en uitleg over het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug over de Maas in Val Benoit te Luik. Nu moeten we vaststellen dat er nog niets gebeurd is ! Hoe kan de bevolking nog geloof hechten aan uw beloften ?

01.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Het beheer van de NMBS, en daaronder vallen ook de schilderwerkzaamheden, is een van de krachtlijnen van de bij wet omschreven autonomie van de spoorwegmaatschappij. Mijn injunctierecht in deze is dan ook zeer beperkt.

De NMBS heeft twee aanbestedingen bij inschrijving uitgeschreven, geen van beide met een bevredigend resultaat, daar de binnengelopen offertes veel te duur bleken. Ondanks mijn verzoek heeft de NMBS dan ook maar beslist de werkzaamheden niet te laten uitvoeren, met als bijkomend argument dat het schilderwerk verkeershinder zou hebben veroorzaakt.

Ik betreur die beslissing, maar kan de NMBS wettelijk niet verplichten kunstwerken te laten herschilderen.

La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards apportés à la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer du Val Benoit à Liège" (n° 6017)

01.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Au sujet de la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer sur la Meuse, au site du Val Benoit à Liège, pour laquelle je vous interrogeais le 7 décembre 2000, nous constatons que rien n'a encore été fait à ce jour ! Quelle confiance la population peut-elle encore attacher à vos engagements ?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en français) : La gestion de la SNCB, y compris des travaux de peinture, est une des axes de son autonomie, telle que définie par la loi. Mon pouvoir d'injonction est donc très limité.

La SNCB a lancé deux appels d'offre dont aucun ne lui a donné satisfaction, les offres étant trop chères. Elle a renoncé à ces travaux, malgré ma demande de les effectuer. Elle avance également que ces travaux auraient provoqué des empêchements de circulation.

Je regrette sa décision mais je ne dispose pas de moyens légaux pour lui imposer ces « remises en peinture ».

01.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Als u een dergelijke handelwijze van de NMBS gedooft, dan zou u best iedere poging om met haar een tienjarenplan te sluiten, laten varen. Dat is een uiterst makkelijk argument. Het Waals Ministerie van Uitrusting en Vervoer had verzekerd dat het de nodige werken zou uitvoeren en ook de NMBS had verzekerd dat zij de werken zelf zou verrichten. U heeft mij hier in de commissie verzekerd dat het probleem zou worden geregeld. Naïef als ik was, geloofde ik u, het adagium "Wat een vrouw wil is Gods wil" indachtig. Inmiddels weet ik echter dat het adagium veeleer zou moeten luiden "Niets zo veranderlijk als de mening van een vrouw".

01.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Geen commentaar!

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde interpellatie en vraag van
 - de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersveiligheid" (nr. 6208)
 - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de initiatieven van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake verkeersveiligheid" (nr. 1121)

02.01 Joseph Arens (PSC): Het BIVV en andere specialisten raden de gemeenten alsmaar meer aan verkeersremmers van het type *Berliner Kissen* te installeren, omdat zij tal van voordelen bieden in vergelijking met de overige systemen. Het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 voorziet niet in het installeren van een verkeersremmer van dat type. Overweegt u dat soort verkeersremmers te erkennen door een artikel in het besluit in te voegen dat het plaatsen ervan regelt?

02.02 François Bellot (PRL FDF MCC): Uit de statistieken inzake verkeersveiligheid blijkt dat in ons land jaarlijks 1500 mensen in het verkeer omkomen. Verkeersveiligheid ressorteert in ons land onder uiteenlopende bevoegdheidsniveaus, waardoor de verantwoordelijkheid sterk is versnipperd. Welke regelgevende initiatieven heeft u sinds juli 1999 genomen om het aantal ongevallen terug te schroeven?
 Wat is het resultaat van de aangebrachte wijzigingen op het stuk van de vermindering van het aantal slachtoffers?

Welke denksporen worden momenteel gevolgd om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren? In de landen waar het aantal ongevallen lager ligt, is de toegestane snelheid afhankelijk van

01.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Si vous acceptez cette façon de travailler de la SNCB, abandonnez alors toute idée d'un plan décennal avec elle. C'est un argument d'une facilité extrême. Le MET wallon avait assuré qu'elle effectuerait tous les travaux; la SNCB avait, elle aussi, assuré qu'elle effectuerait les travaux elle-même. Vous m'aviez assuré, ici en commission, que le problème serait réglé. Naïvement, je vous avais cru en pensant à l'adage «Ce que femme veut, Dieu le veut». Je pense maintenant que l'adage adéquat serait « Souvent femme varie, bien sot qui s'y fie ».

01.04 Isabelle Durant , ministre (en français): Je ne ferai aucun commentaire !

L'incident est clos.

02 Interpellation et question jointes de
 - M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité routière" (n° 6208)
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les initiatives de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en matière de sécurité routière" (n° 1121)

02.01 Joseph Arens (PSC): L'IBSR, ainsi que d'autres spécialistes, conseillent de plus en plus aux communes d'installer des ralentisseurs appelés *coussins berlinois* et ce, pour cause de nombreux avantages par rapport aux autres systèmes. L'arrêté royal du 9 octobre 1998 ne prévoit pas les coussins berlinois. Envisagez-vous de les reconnaître en insérant un article réglementant leur mise en place dans cet arrêté royal ?

02.02 François Bellot (PRL FDF MCC): En matière de sécurité routière, la Belgique présente des statistiques de l'ordre de 1500 tués par an. La question de la sécurité routière relève, dans notre pays, de plusieurs niveaux de pouvoir, avec la dilution de responsabilité que cela suppose. Quelles sont, sur le plan réglementaire, les initiatives que vous avez prises depuis juillet 1999 en vue de réduire le nombre d'accidents ? Quels ont été les résultats des modifications mises en œuvre en termes de réduction du nombre de victimes?

Quelles sont les pistes actuellement explorées afin de réduire, d'ici 2010, de 50 % le nombre des victimes de la route ? Dans les pays à taux d'accident plus faible, la modulation de vitesse est

de verkeerssituatie.

Er is een probleem inzake de ongevallenstatistiek. Er wordt overwogen een Waarnemingscentrum voor de verkeersveiligheid op te richten.

In Marche-en-Famenne loopt een proefproject rond sancties, opleiding en opvoeding. Volgens de eerste conclusies zou men geneigd zijn de automobilist de keuze te laten tussen het betalen van een boete of het volgen van een opleiding.

02.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Het inperken van de snelheid in stedelijk gebied vereist soms een specifieke weginfrastructuur die de veiligheid van de verplaatsingen waarborgt en toelaat de kwaliteit van het buurtleven te verbeteren.

De verkeersdrempels en andere snelheidsbeperkende inrichtingen zijn genormaliseerd en hun gebruik wordt door het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 geregeld.

Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Nederland hebben talloze verkeersremmers van het type *Berliner Kissen* geïnstalleerd, terwijl Frankrijk het gebruik ervan aanbeveelt.

Ik wens terzake een regelgeving op te stellen en de desbetreffende bepalingen te bekrachtigen. Ik heb het advies van de Gewesten nodig om een nieuw besluit uit te vaardigen, maar één Gewest draait met het uitbrengen van dat advies.

Het voorstel van besluit wordt tegen 15 maart eerstkomend ingewacht. In de tussentijd zal ik een circulaire opstellen om de toestand op te helderen.

02.04 **Joseph Arens** (PSC): U bent dus van plan een circulaire te publiceren?

02.05 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Jawel, tegen 15 maart, teneinde de juridische leemte in te vullen die de gemeenten verontrustte. Maar nu kom ik tot mijn antwoord aan de heer Bellot.

Ik onderstreep dat er maatregelen getroffen werden, maar dat daarvoor een procedure doorlopen moet worden die lang kan aanslepen. De rusttijden voor wegvervoerders zijn met 10 procent verhoogd.

Met het oog op een veiliger personenvervoer komen er veiligheidsgordels in autocars. Sinds juli 2000 geldt er bovendien een verbod op het gebruik van de GSM achter het stuur. Daarnaast zijn er maatregelen als de uitvoering van het actieprotocol voor de controle van de voertuigen, het nieuwe verkeersbord met de snelheidsbeperking tot 30

adaptée aux différentes situations de circulation.

Il existe un problème de statistiques concernant les accidents ; on envisage la création d'un Observatoire de la Sécurité routière.

A Marche-en-Famenne, est menée une expérience sur la sanction-formation-éducation. Les premières conclusions tendent à donner le choix à l'automobiliste entre payer une amende ou assumer une période de formation.

02.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La réduction de la vitesse en milieu urbain passe parfois par la construction d'aménagements spécifiques qui assurent la sécurité des déplacements et une opportunité d'améliorer la qualité de vie locale.

Ralentisseurs de trafic et dispositifs surélevés ont été normalisés, et leur utilisation réglementée, dans un arrêté royal du 9 octobre 1998.

L'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et les Pays-Bas ont aménagé de nombreux *coussins berlinois* et la France en recommande l'usage.

Je souhaite réglementer et confirmer les dispositions les concernant. J'avais besoin de l'avis des Régions pour faire un nouvel arrêté, mais l'une d'entre elles tarde à me le rendre.

La proposition d'arrêté est attendue le 15 mars. Mais, entre-temps, je rédigerai une circulaire pour clarifier la situation.

02.04 **Joseph Arens** (PSC): Vous comptez donc diffuser une circulaire?

02.05 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Oui, pour le 15 mars prochain, afin de combler le vide juridique qui inquiétait les communes. J'en arrive maintenant à la réponse à M. Bellot.

Je tiens à préciser que des mesures ont été prises, mais qu'elle relèvent d'une procédure longue. Il y a une augmentation de 10% du temps de repos pour les transporteurs routiers.

Quant à la sécurisation du transport de personnes, il y aura les ceintures de sécurité dans les autocars. Depuis juillet 2000, il y a aussi l'interdiction de GSM au volant, à laquelle il faut ajouter la mise en œuvre du protocole d'action pour le contrôle des véhicules, le nouveau panneau de limitation de vitesse à 30km/h aux abords des écoles et l'obligation du port du casque pour les cyclomotoristes de Classe A.

km/uur in de buurt van scholen en de verplichting om een helm te dragen voor bromfietzers van klasse A.

Er zullen nog meer maatregelen volgen, ter bevordering van het fietsgebruik en betreffende de drie veiligheidsgordels op de achterbank van de voertuigen. Er wordt gewerkt aan de regeling van het dode-hoek-dossier. Tegen mei 2003 moeten nieuwe vrachtwagens aangepast zijn, en vanaf mei 2002 zullen er premies worden toegekend om reeds in het verkeer gebrachte vrachtwagens met een dodehoeksysteem uit te rusten.

De staten-generaal voor de verkeersveiligheid komen eerdaags bijeen en zullen pogen een reële bevoegdheidsverdeling te bewerkstelligen.

Een van de aanbevelingen van de staten-generaal strekt ertoe de statistieken van de oorzaken van ongevallen te verfijnen. Wat de pedagogische sancties betreft, was het experiment in Marche-en-Famenne een proefproject waaruit is gebleken dat dit soort sancties tot een drastische daling van de recidive leidt.

Vrijdag zullen wij op de Ministerraad de krijtlijnen bespreken van de categorisering van de overtredingen, de depenalisering van de parkeerovertredingen, de invoering van digitale camera's en de verbetering van de bestaande camera's, en de administratieve verwerking van bepaalde boeten.

Zo bijvoorbeeld trachten we ons toe te spitsen op de zware overtredingen terwijl we ondertussen de nodige soepelheid aan de dag leggen.

02.06 François Bellot (PRL FDF MCC): Men moet er het Wetboek van Strafvordering op nalezen om te weten wat men precies onder zware overtredingen verstaat.

Er rijzen problemen op het stuk van de inning van de huidige administratieve boeten voor verkeersovertredingen waardoor bij de betrokken automobilisten de neiging ontstaat om ze niet langer te betalen. In geval van recidive moet het mogelijk zijn de administratieve boete om te vormen tot een strafrechtelijke boete.

Er bestaat inderdaad een doelpubliek evenals een probleem van mentaliteit en rijgedrag van de automobilist dat, al naargelang van de Europese landen, uit verschillen in opvoeding en aansporing tot veiliger rijgedrag resulteert.

Volgens de statistieken zijn het vooral jongeren van 18 tot 25 die bij zware ongevallen zijn betrokken; vaak rijden zij onder invloed van drugs of alcohol, met opgedreven motoren enz.

D'autres mesures seront prises visant à favoriser les déplacements à vélo et concernant les trois ceintures de sécurité à l'arrière des voitures. Différents efforts seront réalisés à propos du dossier « angle mort » ; pour mai 2003, il y aura une obligation d'équipement pour les firmes et les nouveaux camions et, à partir de mai 2002, l'octroi de primes pour équiper les camions actuellement en circulation.

Les Etats généraux de la sécurité routière se réuniront prochainement afin qu'il y ait un partage réel des responsabilités.

Une recommandation des États généraux vise à améliorer les statistiques quant aux causes des accidents. En termes de sanctions éducatives, l'expérience de Marche-en-Famenne est une expérience pilote qui montre que la récidive diminue radicalement grâce à ce type de sanctions.

Vendredi, au Conseil des ministres, nous discuterons les grandes lignes de la catégorisation des infractions, la dépenalisation des infractions de stationnement, l'introduction de caméras digitales et l'amélioration des caméras actuelles et, enfin, le traitement administratif de certaines amendes.

Nous cherchons à cibler, par exemple, les fautes graves, tout en restant souples.

02.06 François Bellot (PRL FDF MCC): Il faut relire le Code d'instruction criminelle pour déterminer quelles sont les infractions graves.

Les amendes administratives existantes en matière de roulage posent des difficultés de recouvrement, ce qui a généralisé l'habitude de ne plus les payer. Il faudrait prévoir, en cas de récidive, la possibilité de transformer l'amende administrative en amende pénale.

Il existe, en effet, un public-cible ainsi qu'un problème d'état d'esprit et d'attitude de l'automobiliste découlant, selon les pays européens, de différences d'éducation et de responsabilisation à la conduite.

D'après les statistiques, les accidents les plus graves impliquent les jeunes de 18 à 25 ans roulant sous l'influence de drogues ou d'alcool, utilisant des motos trafiquées,...

U zou met uw collega van Justitie het experiment van de alternatieve straffen moeten bestuderen. Ik ben van plan een wetsvoorstel in te dienen met als doel artikel 216 van het Wetboek van Strafvordering te wijzigen.

Ook artikel 216bis van dat Strafwetboek dient te worden gewijzigd, door in de mogelijkheid van een bemiddeling in strafzaken te voorzien. Laten we dus de huidige situatie aanwenden om de automobilisten ertoe te verplichten hun rijgedrag te herzien en een nieuwe opleiding te volgen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijnen 43 Jemelle-Luik en 162 Namen-Luxemburg" (nr. 6229)

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): Spoorlijn 43 naar Luik vertrekt vanuit het station van Jemelle, historisch kruispunt van de spoorlijnen 43 en 162.

Heel wat studenten maken van dat station gebruik om zich naar hun school in Marche-en-Famenne en Luik te begeven. Het station fungeert ook als vertrekpunt voor de mensen die in Marloie, Marche en Luik werken.

Van Jemelle tot Marloie maakt die spoorlijn gebruik van lijn 162, zodat de inwoners van de gemeenten Tellin, Wellin, Rochefort en Nassogne, bovenop de treinen van spoorlijn 143, de mogelijkheid hebben extra treinen te nemen.

Bevestigt u de consolidatie van spoorlijn 43 in het station van Jemelle, temeer daar er plannen bestaan om die lijn door te trekken tot het vroegere station van Rochefort, opnieuw gebruik makend van spoorlijn 150 waarvoor de overeenkomst met BOMBARDIER recentelijk werd opgezegd?

03.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Het treinaanbod op lijn 43 wordt niet gewijzigd hoewel die lijn deel uitmaakt van de zes lijnen met een totaalaanbod.

Kleine aanpassingen kunnen worden doorgevoerd maar de verbindingen met Marloie en Jemelle blijven ongewijzigd en de verlenging van die lijn naar Rochefort via lijn 150 wordt niet overwogen. Daarvoor heeft de plaatselijke overheid weinig belangstelling aan de dag gelegd.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Ik heb geen bijkomende opmerkingen over het antwoord van de minister.

Het incident is gesloten.

Vos devriez étudier, avec votre collègue de la Justice, l'expérience des peines alternatives.

Je compte déposer une proposition de loi pour modifier l'article 216 du Code d'instruction criminelle.

Il faudrait modifier l'article 216 bis du Code d'instruction criminelle en y ajoutant une possibilité de médiation pénale. Tentons de profiter de la situation actuelle pour contraindre l'usager à revoir sa conduite et à suivre un nouvel apprentissage.

L'incident est clos.

03 Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les lignes 43 Jemelle-Liège et 162 Namur-Luxembourg" (n° 6229)

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): Le départ de la ligne 43 vers Liège se fait en gare de Jemelle, point d'intersection historique entre les lignes 43 et 162.

Beaucoup d'étudiants fréquentent cette gare pour aller dans les établissements scolaires de Marche-en-Famenne et de Liège. C'est aussi un point de départ pour les travailleurs vers Marloie, Marche et Liège.

De Jemelle à Marloie, cette ligne emprunte la ligne 162, offrant aux habitants des communes de Tellin, Wellin, Rochefort et Nassogne des trains supplémentaires à ceux de la ligne 43.

Confirmez-vous la consolidation de la ligne 43 en gare de Jemelle, d'autant que l'intention existe de la prolonger jusqu'à l'ancienne gare de Rochefort en utilisant à nouveau la ligne 150 récemment libérée de la convention la liant à la société BOMBARDIER?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en français): L'offre concernant la ligne 43 ne sera pas changée, quoiqu'elle fasse partie des six lignes à qualité totale.

Des adaptations mineures peuvent s'opérer, mais la desserte vers Marloie et Jemelle ne sera pas modifiée et la prolongation de la ligne vers Rochefort via la 150 n'est pas envisagée. Les autorités locales n'ont pas manifesté beaucoup d'intérêt à ce sujet.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): La réponse n'appelle pas de remarque supplémentaire.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Van der Maelen aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs" (nr. 6213)
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde-Aalst" (nr. 6231)

04.01 Magda De Meyer (SP.A): Ik neem het woord, mede namens de heer Van der Maelen, die verhinderd is. Onze vragen gaan over de spoorverbinding Aalst-Dendermonde-Puurs en dus over de verbinding tussen Aalst en het noorden van Vlaanderen.

In het tweede bijvoegsel van het verkeerscontract van de NMBS werd een studie naar de heropening van zes regionale spoorlijnen voorgesteld. Eind juni 2001 werd de definitieve versie van deze studie door de raad van bestuur goedgekeurd, zonder hieruit conclusies te trekken. Het goedgekeurde investeringsplan 2001-2012 voorziet echter niet in specifieke middelen om dit te realiseren. Een van de spoorlijnen betreft de spoorverbinding Puurs-Dendermonde-Aalst. Puurs vervult sinds een paar jaar een functie als regionaal spoorwegkruispunt, hetgeen door een snelle openbaar vervoerverbinding nog verbeterd zou kunnen worden en Dendermonde een betere verbinding met de regio Antwerpen bezorgen.

Wat is de conclusie van deze studie en worden zij gevaloriseerd? Zijn er in het investeringsplan middelen gepland voor de heropening van regionale spoorlijnen? Wat zijn de perspectieven voor de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De lijn waarover u spreekt, is mee opgenomen in de studie over de eventuele heropening of exploitatie van regionale lijnen. Hiervoor is in een budget voorzien in het investeringsplan 2001-2012. De studie is inderdaad rond en geeft een analyse van de mogelijke regionale verbindingen, zonder al definitieve conclusies te trekken. In de enveloppe van de Gewesten is in een marge voorzien voor de nieuwe investeringen. Voor Vlaanderen gaat het om een bedrag van 127 miljoen euro, voor het Waals Gewest belooft de marge 86 miljoen euro. Deze marge moet in overleg worden aangewend.

04 Questions jointes de

- M. Dirk Van der Maelen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs" (n° 6213)
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Puurs-Termonde-Alost" (n° 6231)

04.01 Magda De Meyer (SP.A): Je prends la parole en mon nom personnel mais aussi au nom de M. Van der Maelen qui est empêché. Nos questions ont trait à la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs et, partant, à la liaison entre Alost et le nord de la Flandre.

Dans la seconde annexe du contrat de gestion de la SNCB, il a été proposé de consacrer une étude à la réouverture de six lignes de chemin de fer régionales. Fin juin 2001, la version définitive de cette étude a été approuvée par le conseil d'administration sans que des conclusions en soient tirées. Toutefois, le plan d'investissements 2001-2012 qui a été adopté ne prévoit pas de moyens spécifiques pour réaliser ces projets. Une des lignes ferroviaires concernées est la ligne Puurs-Termonde-Alost. Depuis quelques années, Puurs fait office de carrefour ferroviaire régional, ce qui pourrait encore être amélioré par l'aménagement d'une ligne rapide de transports publics de sorte que Termonde bénéficie d'une meilleure liaison avec la région anversoise.

A quelles conclusions parviennent les auteurs de cette étude ? Ces conclusions ont-elles été traduites dans des mesures concrètes ? Des moyens ont-ils été prévus dans le plan d'investissements dans l'optique de la réouverture de lignes de chemins de fer régionales ? Une réouverture de la ligne de chemins de fer Alost-Termonde-Puurs pourrait-elle également être envisagée ?

04.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La ligne dont vous parlez a été examinée dans le cadre de l'étude portant sur la réouverture ou l'exploitation éventuelles de lignes régionales. Un budget a été prévu à cette fin dans le plan d'investissements 2001-2012. Cette étude est effectivement terminée. Elle comporte une analyse des liaisons régionales envisageables sans tirer de conclusions définitives. Dans l'enveloppe des Régions est prévue une marge pour les nouveaux investissements. Pour la Flandre, il s'agit d'un montant de 127 millions d'euros. Pour la Région wallonne, la marge se monte à 86 millions d'euros. Ces marges devront être utilisées en concertation.

Wij wachten echter nog op de ondertekening door Vlaanderen van het samenwerkingsakkoord. Daarna kan de discussie over de nieuwe investeringen beginnen.

Het tweede aspect is dat van de exploitatie. Pas na de goedkeuring van het investeringsplan kunnen de onderhandelingen over het derde beheerscontract beginnen. Het ontwerp daarvan omvat twee belangrijke punten.

Er is de aanpassing van het vervoersplan en een aanpassing van de overheidsmiddelen bij een uitbreiding van de diensten.

De financiële resultaten van de NMBS zullen dus niet langer beter zijn naarmate de maatschappij minder presteert.

De heropening van de lijn Aalst-Dendermonde is moeilijk. De lijn is buiten gebruik sinds 1964. Er werd druk gebouwd in de omgeving en over een deel van het traject loopt een fietspad. Wij kunnen dus heel wat plaatselijke weerstand verwachten.

Voor Dendermonde-Puurs bestaan die problemen niet en dat deel van het tracé zou dus kunnen worden heropend, zoals ik al uiteenzette.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): Het antwoord is duidelijk, er zijn uiteraard opportuniteiten voor het traject Aalst-Dendermonde-Puurs maar de NMBS moet ze wel aangrijpen, samen met de Gewesten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 6214)

05.01 Karine Lalieux (PS): Ik wil het hebben over de veiligheid van de treinbegeleiders van de NMBS. Ik zou graag weten welke maatregelen terzake de NMBS de jongste twee jaar heeft aangekondigd, welke van die maatregelen effectief werden genomen, welke nog moeten worden uitgevoerd en hoeveel dat alles aan het bedrijf kost. Aangezien het een acuut probleem betreft dat dringend moet worden aangepakt, denk ik dat men een sterk politiek signaal moet afgeven, dat zou kunnen uitmonden in een verzoek om meer werkingsmiddelen.

Toutefois, nous attendons encore que la Flandre signe l'accord de coopération. Ensuite, le débat sur les nouveaux investissements pourra être entamé.

Le deuxième aspect concerne l'exploitation. Les négociations relatives au troisième contrat de gestion ne pourront commencer qu'après l'approbation du plan d'investissement. Le projet de contrat de gestion contient deux points importants.

Il s'agit, d'une part, de l'aménagement du plan de transport et, d'autre part, de l'adaptation des moyens publics en fonction de l'élargissement de l'offre de services.

L'amélioration des résultats financiers de la SNCB n'ira dès lors plus de pair avec la réduction des services fournis par la société.

La réouverture de la ligne Alost-Termonde pose problème. Cette ligne a, en effet, été désaffectée en 1964. Entre-temps, de nombreuses constructions ont été érigées à proximité de cette ligne et un tronçon de la ligne sert de piste cyclable. Nous pouvons donc nous attendre à une importante résistance de la part des riverains.

Ces problèmes ne se posent pas pour la ligne Termonde-Puurs. Ce tronçon pourrait donc être réouvert, comme je l'ai déjà expliqué.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): La réponse est claire: des opportunités se présentent en effet pour la ligne Alost-Termonde-Puurs mais la SNCB doit les saisir réellement, et ce, en collaboration avec les Régions.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité des accompagnateurs de trains" (n° 6214)

05.01 Karine Lalieux (PS): Je voudrais évoquer la question de la sécurité des accompagnateurs de train à la SNCB. J'aimerais connaître la liste des mesures préconisées par la SNCB ces deux dernières années, celles qui sont effectives, celles qui restent à mettre en œuvre et, enfin, le coût que tout cela représente pour l'entreprise. Au vu de l'urgence et de l'acuité de cette problématique, je pense qu'il faut un geste politique fort qui pourrait se traduire par une demande de crédits de fonctionnement supplémentaires.

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De jongste jaren werden tal van maatregelen genomen. Er werd werk gemaakt van verscheidene preventieve maatregelen, gaande van het organiseren van cursussen "hoe omgaan met agressie", tot het optrekken van het aantal treinbegeleiders, de oprichting van een centrale dienst cliënteel, enz. Tevens worden nog andere maatregelen voorbereid.

Wat de al gerealiseerde interventie maatregelen betreft, vermeld ik het feit dat alle treinbegeleiders met een GSM-toestel werden uitgerust. Tevens werden maatregelen getroffen ten aanzien van treinbegeleiders die effectief het slachtoffer van agressie werden. Daarbovenop werden in bepaalde probleemgebieden, zoals in Erquelines of op bepaalde lijnen, nog andere specifieke maatregelen genomen.

Het kostenplaatje moet op € 8 miljoen op jaarbasis worden geraamd voor de 110 beambten die ingezet zullen worden in de strijd tegen de toenemende agressie tegen treinbegeleiders. De interne bewakingsdienst (B-Security) stelt ongeveer 280 beambten tewerk en is goed voor een jaarlijks budget van bijna € 12 miljoen.

Aangezien de veiligheid van de mensen een prioritaire taak is van de overheid, vraagt de NMBS een financiële bijdrage van de staat, en een positief antwoord in het derde beheerscontract. Voorts vraagt de NMBS de eerste minister de samenwerking met de politiediensten te intensiveren. Ik steun dat verzoek.

Ik heb met de vertegenwoordigers van het personeel gesproken om na te gaan welke beleidsdomeinen niet door de huidige maatregelen geregeld worden. In het kader van het volgende beheerscontract zou over nieuwe aspecten onderhandeld kunnen worden.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): Ik hoop dat de regering de nieuwe verzoeken om verandering op het stuk van de veiligheid bij de NMBS zal inwilligen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan ervaring van (jonge of nieuwe) treinbestuurders als oorzaak van treinongevallen" (nr. 6240)**

06.01 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): Uit de pers verneem ik dat gebrek aan ervaring van de nieuwe treinmachinisten de belangrijkste oorzaak is van het gestegen aantal "roodrijders" bij de NMBS in 2000.

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : De nombreuses mesures ont été prises au cours des dernières années. Plusieurs mesures préventives ont été réalisées, des cours de gestion de l'agression aux augmentations du nombre d'accompagnateurs, en passant par la création d'un service central clientèle. D'autres sont en préparation.

Parmi les mesures d'intervention déjà réalisées, je signalerai que tous les accompagnateurs de train ont été dotés d'un GSM. Sont également effectives des mesures qui interviennent après les agressions subies. Certaines mesures spécifiques ont été prises dans des zones à problèmes. Comme à Erquelines ou sur certaines lignes.

Le coût de ces mesures peut s'estimer à 8 millions d'euros sur base annuelle pour l'affectation de 110 agents à la lutte contre les agressions. Le service interne de gardiennage (B-Security) emploie lui environ 280 agents et représente un budget annuel de près de 12 millions d'euros.

La sécurité des personnes constituant une mission prioritaire des pouvoirs publics, la SNCB demande une contribution financière de l'État, ainsi qu'une réponse positive dans le troisième contrat de gestion. La SNCB demande également au Premier ministre de renforcer la collaboration avec les forces de police. J'ai appuyé cette demande.

J'ai rencontré les représentants du personnel pour examiner les domaines non couverts par les mesures actuelles. Des éléments neufs pourraient être négociés dans le cadre du prochain contrat de gestion.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): J'espère que le gouvernement répondra positivement à ces nouvelles demandes de modification concernant la sécurité à la SNCB.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque d'expérience des jeunes ou nouveaux conducteurs de train comme cause d'accidents ferroviaires" (n° 6240)**

06.01 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): J'apprends dans la presse que le manque d'expérience des nouveaux conducteurs est la première cause de l'augmentation du nombre de cas de non respect

het aantal keren dat het stoplicht genegeerd werd, met name 53, is verdubbeld in vergelijking met 1995.

des feux rouges sur les lignes de la SNCB en 2000. Le nombre de fois qu'un signal stop a été ignoré, soit 53, a doublé par rapport à 1995.

Hoeveel uren praktische training moet de kandidaat-treinbestuurder doorlopen voor hij een voertuig mag besturen?

Combien d'heures de formation pratique un candidat conducteur doit-il suivre avant de pouvoir conduire une locomotive ?

Is de opleiding tot treinbestuurder in ons land vergelijkbaar met deze in het buitenland?

La formation de conducteur de train dans notre pays est-elle comparable à la formation dispensée dans d'autres pays ?

Hoe en door wie worden de overtredingen vastgesteld? Ligt stress aan de basis van de overtredingen?

Qui constate les infractions et comment ? Le stress est-il à l'origine des infractions ?

Wat zijn de gevolgen van voornoemde inbreuk voor de loopbaan van de bestuurder in kwestie?

Quelles sont les conséquences en cas d'infraction pour la carrière du conducteur en question ?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De opleiding voorziet in 140 dagen praktijk vooraleer de bestuurder zelfstandig aan de slag kan.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La formation prévoit 140 jours de pratique avant que le conducteur puisse conduire seul.

Een vergelijking maken met het buitenland is moeilijk. De reglementering en de organisatie zijn immers zeer verschillend en er is daar ook geen probleem inzake tweetaligheid.

Il est difficile de comparer la situation en Belgique avec celles dans d'autres pays. La réglementation et l'organisation y sont, en effet, très différentes et l'on n'y connaît pas de problème de bilinguisme.

De overtredingen worden vastgesteld door het seinpersoneel en, uitzonderlijk, door het stationspersoneel.

Les infractions sont constatées par le personnel responsable de la signalisation et, exceptionnellement, par le personnel de gare.

Soms speelt de stressfactor een secundaire rol. Soms krijgt de overtreder een preventief rijverbod en wordt hij medisch onderzocht.

Le facteur stress joue parfois un rôle secondaire. Dans certains cas, le contrevenant se voit infliger, à titre préventif, une interdiction de conduire et il doit subir un examen médical.

Vooraleer hij terug in dienst genomen kan worden moet hij een proef afleggen die onder andere het rijgedrag test.

Avant de pouvoir reprendre ses fonctions, il devra se soumettre à un examen qui portera, entre autres, sur son comportement.

De sancties die getroffen worden staan vermeld in hoofdstuk 14 van het personeelsreglement conform artikel 13 van de wet van 1926 ter oprichting van de NMBS. Dit tuchtreglement werd opgesteld na overleg met de personeelsorganisaties. De audit die ik heb opgedragen na de recente ongevallen, peilt naar de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden en dan vooral naar de manier waarop deze moeten toegepast worden op het terrein.

Les sanctions prises figurent au chapitre 14 du règlement du personnel conformément à l'article 13 de la loi de 1926 portant création de la SNCB. Ce règlement disciplinaire a été élaboré après concertation avec les syndicats. L'audit que j'ai commandé après les récents accidents évalue les mesures de sécurité à prendre, en particulier la manière dont celles-ci doivent être appliquées sur le terrain.

Het laatste element betreft de stijgende seinoverschrijdingen. Dit probleem is bekend bij de raad van bestuur, die weet dat een grondige aanpak nodig is. De bestuurders moeten hierover aangesproken worden. De NMBS houdt zich, met mijn steun, hiermee bezig.

Le dernier élément concerne l'augmentation du nombre d'infractions relatives au non-respect de la signalisation. Le conseil d'administration a connaissance de ce problème qu'il convient de prendre à bras le corps. Ce sujet doit être abordé avec les conducteurs. La SNCB s'en charge. Elle peut compter pour ce faire sur mon soutien.

06.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Ik ben blij dat de minister het probleem onderschrijft.

Ik betreur dat deze problematiek niet vroeger door de raad van bestuur als prioriteit werd behandeld. Reeds in 1999 was de situatie alarmerend.

Ik hoop dat de audit en de onderzoeken op korte termijn tot resultaten op het terrein zullen leiden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichte dodehoekspiegel voor vrachtwagens van de federale overheid" (nr. 6277)

07.01 Daan Schalck (SP.A): Een aantal bestuurlijke overheden in België loopt vooruit op de invoering van de verplichting van dodehoekspiegels. Alle vrachtwagens van de federale overheid worden binnenkort namelijk uitgerust met Dobli-spiegels. Dat blijkt uit een circulaire van 8 januari 2002.

Is de rondzendbrief daarover ook van toepassing op autonome overheidsbedrijven, zoals de NMBS en De Post, die over heel wat vrachtwagens beschikken. Zo neen, waarom niet en onderneemt de minister actie om de betrokken bestuursorganen er toe aan te zetten een beslissing in die zin te nemen?

07.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De omzendbrief is niet van toepassing op de autonome overheidsbedrijven, maar geldt enkel voor de diensten van de Staat en van openbaar nut zoals gedefinieerd in de wet van 1954.

De wet van 2001 bepaalt wel dat de bestuursorganen van de autonome overheidsbedrijven terzake bevoegd zijn.

Binnen de regering is beslist om besprekingen op te starten met de autonome overheidsbedrijven om ook van hen concrete engagementen te bekomen tegen 2003.

Er zijn dus twee pistes om ook de autonome overheidsbedrijven aan te zetten tot het invoeren van de dode hoekspiegel: de betrokken raden van bestuur en de af te sluiten conventies.

07.03 Daan Schalck (SP.A): De bestuurders van de autonome overheidsbedrijven zijn aangeduid door de regering en zouden hun bedrijf namens de

06.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Je me réjouis de constater que la ministre est consciente du problème.

Je regrette que le conseil d'administration n'ait pas accordé la priorité à ce dossier plus tôt. La situation était déjà alarmante en 1999.

J'espère que l'audit et les évaluations porteront rapidement leurs fruits sur le terrain.

L'incident est clos.

07 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rétroviseur anti-angle mort obligatoire pour les camions appartenant aux autorités fédérales" (n° 6277)

07.01 Daan Schalck (SP.A): Plusieurs autorités fédérales belges anticipent l'introduction d'un rétroviseur anti-angle mort obligatoire. Tous les camions appartenant aux autorités fédérales seront bientôt équipés de rétroviseurs Dobli, conformément à une circulaire du 8 janvier 2002.

Cette circulaire s'applique-t-elle également aux entreprises publiques autonomes, telles la SNCB et la Poste, qui possèdent de nombreux camions ? Dans la négative, pourquoi ? La ministre envisage-t-elle d'inciter les organes de gestion concernés à prendre une décision en ce sens ?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La circulaire n'est pas applicable aux entreprises publiques autonomes. Elle est seulement applicable aux services de l'Etat et d'intérêt général tels qu'ils sont définis dans la loi de 1954.

Toutefois, la loi de 2001 prévoit que les organes de gestion des entreprises publiques autonomes sont compétents en la matière.

Au sein du gouvernement, il a été décidé d'entamer des discussions avec ces entreprises afin qu'elles souscrivent, elles aussi, des engagements concrets d'ici à 2003.

Deux pistes s'ouvrent donc à nous pour inciter aussi les entreprises publiques autonomes à adopter le rétroviseur anti-angle mort: leurs conseils d'administration respectifs et les conventions que nous devons conclure avec elles.

07.03 Daan Schalck (SP.A): Les dirigeants des entreprises publiques autonomes étant désignés par le gouvernement, ceux-ci devraient diriger leur

overheid, die toch aandeelhouder is, moeten besturen. De regering zou dus een signaal moeten geven. Het zou het imago van de autonome overheidsbedrijven schaden indien deze zouden nalaten pro-actief tewerk te gaan.

Verscheen het akkoord van 8 januari al in het *Belgisch Staatsblad*?

07.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het verplicht overleg met de sector is nog aan de gang.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van bepaalde treinverbindingen" (nr. 6310)

08.01 Jean Depreter (PS): U moest ons het eindverslag bezorgen van de werkgroep aangaande de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om bepaalde treinen af te schaffen. Ik kaart het nieuws hier aan met een verwijzing naar uw antwoord van 9 januari waarin u zegt dat het de bedoeling is de dienst te versterken, maar tegelijkertijd het totale aanbod treinen te verminderen met 0,6 procent.

Bovendien is er een artikel verschenen in *La Dernière Heure* van 20 december 2001 met de voorgestelde lijst van af te schaffen treinen.

In de lijst van 43 voorgestelde treinen voor heel België, rijden er 22 in Henegouwen en 13 in het Centrum waar de trein een belangrijke sociale functie vervult. Vindt u dit voorstel voor Henegouwen en het Centrum niet sterk overdreven?

Kunt u nog andere afdoende criteria aanhalen dan het aantal reizigers? La Louvière is één van de zes grootste stations van de NMBS in Wallonië. Moet dit verbindingstation niet worden versterkt?

Moet de NMBS het begrip openbare dienst herdefiniëren zodat rekening wordt gehouden met de verplichting pendelaars te vervoeren die niet steeds *from nine to five* werken?.

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Ik herhaal dat het niet de bedoeling is lijnen af te schaffen, maar de mogelijkheid te overwegen om het aantal minder drukke treinen te verminderen ten voordele

entreprise au nom de l'Etat qui en est, après tout, actionnaire. Le gouvernement devrait donc donner un signal. L'image de marque des entreprises publiques autonomes se trouverait ternie si celles-ci ne veillaient pas à travailler de manière proactive.

L'accord du 8 janvier dernier a-t-il déjà été publié dans le Moniteur belge?

07.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La concertation obligatoire avec les représentants du secteur concerné est toujours en cours.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certaines lignes" (n° 6310)

08.01 Jean Depreter (PS): À propos de la décision prise par le Conseil d'administration de la SNCB de supprimer certains trains, vous deviez nous communiquer le rapport final rédigé par un groupe de travail. Je viens donc aux nouvelles en faisant remarquer qu'à travers votre réponse du 9 janvier, il apparaît que la perspective est celle d'un renforcement du service mais, en même temps, d'une diminution du nombre de trains représentant 0,6% de l'offre.

Je vous communique, d'autre part, un article paru dans *La Dernière Heure* du 20 décembre 2001, qui contient la liste des trains proposés à la suppression.

Dans la liste des 43 trains proposés au niveau national, 22 se trouvent dans le Hainaut et parmi eux, 13 dans la région du Centre où le train est particulièrement vital au niveau social. Ne trouvez-vous pas cette proportion pour le Hainaut et le Centre tout à fait excessive ?

Pourriez-vous évoquer la pertinence d'autres critères que le nombre de voyageurs ?

La Louvière étant un des six chefs-lieux de zones de la SNCB sur le site wallon, ce point de ralliement ne doit-il pas être conforté ?

La SNCB ne doit-elle pas prendre en compte une conception du service public qui conduit à une obligation de transport des navetteurs dans le cadre du travail «à pauses»?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je répète qu'il n'est pas question de supprimer les lignes mais d'envisager la possibilité de diminuer la fréquence de trains peu remplis au profit de lignes à

van de lijnen met veel reizigers.

Ik ga akkoord met de sociale rol van de trein, vooral in de minder begunstigde regio's. Het transportplan zit vast zolang het nieuwe beheerscontract niet is aangenomen.

In Henegouwen werden treinen afgeschaft volgens het objectieve criterium van de lage bezettingsgraad.

In het Centrum daarentegen zijn er meer treinen gekomen vooral door verlenging van lijnen die jammer genoeg weinig worden gebruikt.

Wat de maatregelen aangaande de provincie Henegouwen betreft, zijn grondige verbeteringen aan spoorlijn 132 gepland. In de twee stations van La Louvière is het treinaanbod behoorlijk.

Na de beperkingen zal het aantal treinen in La Louvière niet gewijzigd worden.

Wat de kwestie van de pendelaars betreft, bestaat er in het kader van het beheerscontract geen enkele verplichting om beperkingen op te leggen. Er zal aan het probleem een bespreking worden gewijd wanneer het nieuwe contract wordt opgesteld.

Tot de criteria behoren: het aantal reizigers, minimum 10, het type treinen dat wordt ingezet en een alternatieve mogelijkheid inzake openbaar vervoer.

08.03 Jean Depreter (PS): Uit de geplubliceerde tabel blijkt dat er in Henegouwen een groot aantal treinen zal worden afgeschaft.

Omdat de beslissingen nog niet werden genomen, moet u toch voorzichtig zijn, want de mensen van die regio hebben de trein nodig om naar hun werk te gaan! Het gaat hier dus wel degelijk om het verdedigen van de openbare dienst!

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorbereiding en de zitting van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid - criteria voor deelname" (nr. 6329)

09.01 Jos Ansoms (CD&V): Binnenkort, op 25 februari, volgt een openbare vergadering van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Ik had die bijeenkomst liever na het aantreden van de regering, in 1999, gezien. Bovendien keurt de Ministerraad wellicht nu vrijdag het plan van de minister goed.

haute densité de voyageurs.

Je vous rejoins sur le rôle social du train, surtout dans les régions plus défavorisées.

Le plan de transport ne pourra avancer tant que le nouveau contrat de gestion ne sera pas adopté.

Dans le Hainaut, des trains ont été supprimés sur une base objective, en fonction de leur degré d'occupation.

Le Centre a, par contre, bénéficié de trains supplémentaires, surtout grâce à des prolongements de ligne, malheureusement peu fréquentées.

Pour les mesures qui toucheront le Hainaut, je signalerai l'amélioration en profondeur de la ligne 132. Les deux gares de La Louvière sont bien desservies.

Après les restrictions, le nombre de trains à La Louvière ne sera pas modifié.

Quant au problème des navetteurs, il n'y a aucune obligation de contrainte dans le cadre du contrat de gestion. Le problème sera discuté lors de l'élaboration du nouveau contrat.

Concernant les critères, il s'agit du nombre de voyageurs, minimum 10, du type de train et de l'alternative d'un autre transport public.

08.03 Jean Depreter (PS): Quand on voit le tableau publié, l'on observe une proportion de trains supprimés importante dans le Hainaut.

Comme les décisions ne sont pas encore prises, j'insiste afin que vous restiez vigilante, car les gens de cette région ont besoin du train pour aller au travail! Il s'agit donc bien de défendre le service public!

L'incident est clos.

09 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la préparation et la session des Etats généraux de la sécurité routière - critères de participation" (n° 6329)

09.01 Jos Ansoms (CD&V): Le 25 février prochain, se tiendra une réunion publique des Etats généraux de la sécurité routière. J'aurais préféré qu'elle se déroule dès 1999, après l'arrivée au pouvoir du gouvernement. Par ailleurs, le plan présenté par la ministre sera peut-être approuvé ce vendredi par le Conseil des ministres.

Welke criteria werden gehanteerd voor deelname aan de voorbereiding van de staten-generaal? Hoe verloopt de openbare vergadering? Wat is de doelstelling van de staten-generaal? Kan het plan van de regering nog worden bijgeschaafd? Wat zijn de criteria om daarop te worden uitgenodigd?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het idee voor een staten-generaal is niet nieuw. Het is acht maanden geleden ontstaan en maandenlang voorbereid. De voorbereidingen hebben geleid tot een vijftigtal aanbevelingen. De diverse regeringen zullen op die staten-generaal een aantal engagementen nemen, elk volgens hun bevoegdheid. De engagementen bieden een antwoord op de 50 aanbevelingen.

De verschillende betrokken kabinetten zullen beter op elkaar worden afgestemd.

Het plan dat voortspruit uit de staten-generaal zal gefaseerd worden in de tijd. De bedoeling is om met welbepaalde termijnen te werken per doelstelling.

Wat de criteria betreft om bepaalde bewegingen toe te laten tot de staten-generaal voor de verkeersveiligheid van 25 februari kan ik bevestigen dat de lijst ondertussen verder werd uitgebreid en dat andere verenigingen aangeschreven werden. De vertegenwoordigers van de voetgangersbond werden wel uitgenodigd maar zij stelden geen vertegenwoordiger voor de komende vergadering aan, de fietsersbond deed dit wel. Het BIVV ontving veel verzoeken om deel te kunnen nemen, maar aangezien al dertig leden waren aangesteld kon niet op alle verzoeken worden ingegaan. Daarom zullen werkgroepen georganiseerd worden.

De openbare vergadering zal op 25 februari plaatsvinden en alle betrokken ministers zullen hieraan deelnemen. Op 11 maart zal dan een tweede vergadering volgen. De werkgroepen die niet effectief deelnemen aan de eerste vergadering van de staten-generaal zullen hun opmerkingen en hun commentaar kunnen geven.

09.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik heb het gevoel dat de staten-generaal vooral een show zullen zijn, te meer daar de politieke beslissing nu vrijdag al valt. Wat indien bepaalde deelnemers niet akkoord gaan met die beslissing? Komt er dan een bijsturing?

09.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De beslissingen van de Ministerraad liggen in de lijn van de aanbevelingen van het begeleidingscomité.

Quels critères a-t-on utilisés pour décider de la participation ou non à la préparation des Etats généraux? Comment la réunion publique se déroulera-t-elle? Quel est l'objectif poursuivi par les Etats généraux? Sur la base de quels critères peut-on être invité à y assister? Le plan présenté par le gouvernement peut-il encore être amélioré?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'idée d'organiser des Etats généraux n'est pas nouvelle. Elle est née il y a huit mois et l'on y travaille depuis des mois. Les travaux préparatoires ont débouché sur une cinquantaine de recommandations. Les différents gouvernements prendront un certain nombre d'engagements lors de ces Etats généraux. Ces engagements offriront une réponse aux cinquante recommandations.

A cette occasion, les cabinets concernés pourront aligner leurs mesures.

Le plan sur lequel les Etats généraux déboucheront sera étalé dans le temps, le but étant de fixer, pour chaque objectif, des délais précis.

En ce qui concerne les critères pris en considération pour autoriser certains mouvements à participer à la réunion des Etats généraux de la sécurité routière du 25 février, je peux confirmer que leur liste s'est entre-temps étendue et que d'autres associations ont été invitées. Le groupement des marcheurs a été invité mais il n'a pas désigné de représentant à la prochaine séance, contrairement au groupement des cyclistes. L'IBSR a reçu de nombreuses demandes de participation mais, 30 membres ayant déjà été désignés, certaines ont dû être rejetées. C'est pourquoi des groupes de travail seront organisés.

La séance publique se tiendra le 25 février avec la participation de tous les ministres compétents. Le 11 mars se tiendra ensuite une deuxième séance au cours de laquelle les groupes de travail qui n'auront pas véritablement participé à la première réunion des Etats généraux pourront faire part de leurs observations et commentaires.

09.03 **Jos Ansoms** (CD&V): J'ai le sentiment que les États généraux seront surtout un show, d'autant plus que la décision politique tombera dès ce vendredi. Qu'advient-il si certains participants ne se rallient pas à cette décision? La ministre reverra-t-elle sa copie?

09.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les décisions du conseil des ministres suivent les recommandations du comité d'accompagnement.

De andere niveaus, bijvoorbeeld de gewestelijke, kunnen met andere woorden de staten-generaal hun advies geven en bepaalde verbintenissen voor de toekomst aangaan.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde 3+rijstroken" (nr. 6284)

10.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Volgens een persmededeling van minister Durant is er een KB in de maak om een rijstrook of bedding voor openbaar vervoer te reserveren voor particuliere voertuigen die minstens drie personen vervoeren. De wegbeheerders kunnen hiertoe de vermelding "uitgezonderd 3+" aanbrengen onder het verkeersbord C5.

De bepaling is erop gericht het carpoolen te bevorderen. In het ontwerp-KB zou niet staan dat motorfietsen van deze rijstroken gebruik mogen maken. In een interview met *Moto 80* beweert de minister dat deze stroken voorlopig niet toegankelijk zullen zijn voor motorfietsen. Later misschien wel. De minister geeft nochtans toe dat motorfietsen een deel zijn van de oplossing in het mobiliteitsprobleem, vermits ze minder milieubelastend zijn en minder parkeerproblemen veroorzaken dan auto's.

Het lijkt minstens tegenstrijdig dat motorfietsen enerzijds als een deel van de oplossing worden gezien, terwijl ze anderzijds geen toegang krijgen tot de carpoolrijstroken.

Waarom worden motorfietsen niet toegelaten op de carpoolstroken? Waarom zou dat in de toekomst wel kunnen maar nu nog niet?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De ontwerptekst ligt voor advies bij de Gewesten. De bestuurders van andere voertuigen hebben toegang tot de speciale rijstrook. Het bord C5 heeft geen betrekking op hen. Wij willen het gebruik van tweewielers bevorderen en willen deze dus niet verbieden die rijstrook te gebruiken. Ik hoop dat ik zo een mogelijk misverstand heb rechtgezet.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

Les autres niveaux, comme les Régions, peuvent profiter des États généraux pour exprimer leur point de vue et prendre certains engagements pour l'avenir.

L'incident est clos.

10 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les motocyclettes et l'annonce de la création de bandes de circulation 3+" (n° 6284)

10.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Selon un communiqué de presse de Mme Durant, un arrêté royal serait en préparation, qui viserait à réserver une bande de circulation ou le site propre des transports en commun aux véhicules particuliers transportant au moins trois personnes. Les gestionnaires pourraient apposer la mention "excepté 3+" sous le panneau C5.

La disposition vise à favoriser le covoiturage. Le projet d'arrêté royal ne prévoirait toutefois pas l'autorisation pour les motocyclistes d'utiliser ces bandes. Dans une interview donnée à *Moto 80*, la ministre affirme que ces bandes ne seront pas accessibles aux motocyclistes dans un premier temps, mais peut-être ultérieurement. La ministre admet pourtant que les motocyclistes constituent une partie de la solution au problème de la mobilité puisqu'ils sont moins polluants et causent moins de problèmes de parking que les voitures.

Il semble pour le moins contradictoire que bien que les motards soient considérés comme une partie de la solution, ils n'aient pas accès aux bandes de covoiturage.

Pourquoi les motocyclistes ne peuvent-ils pas avoir accès aux bandes de circulation réservées au covoiturage ? Pourquoi le pourraient-ils dans le futur mais pas maintenant ?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le texte du projet est soumis à l'avis des Régions. Les conducteurs d'autres véhicules ont accès à la bande de circulation spéciale. Le panneau C5 ne les concerne pas. Nous entendons promouvoir l'usage des deux roues et nous ne voulons donc pas les empêcher d'emprunter cette bande de circulation. J'espère avoir ainsi rétabli un possible malentendu.

L'incident est clos.

11 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "het onderzoek bij het BIVV naar de rijopleiding" (nr. 6348)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Op 28 juni 2000 werd een vraag gesteld over een studie van het B.I.V.V. naar de rijopleiding. Ik heb vernomen dat deze studie zou aantonen dat de vrije opleiding vooral wordt gebruikt door bestuurders uit gezinnen uit de middenklasse in plaats van gezinnen met een klein inkomen. De definitieve resultaten werden stilgehouden en zouden slechts in het eindrapport van september 2000 verschijnen. Over dit rapport en beleidsaanbevelingen is nog steeds niets geweten. Dat is ondertussen al anderhalf jaar geleden!

Is dit rapport ondertussen verschenen en waarom zijn de parlementsleden dan niet op de hoogte gebracht? Waarom deze vertraging? Is dit rapport publiek beschikbaar? Indien het rapport nog niet afgerond is, welke publicatiedatum is er dan vooropgesteld? Welke beleidsinitiatieven heeft men aan dit rapport gekoppeld?

11.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gaat inderdaad over de hele rijopleiding. De studie werd besteld in 1997 en neemt de verschillende aspecten van de rijopleiding voor het behalen van een rijbewijs B onder de loep. Doel was een aantal aanbevelingen te formuleren ter verbetering van de rijopleiding.

Het eerste luik van de studie gaat over het profiel van de kandidaat-bestuurders.

Het BIVV heeft echter de aandacht gevestigd op het probleem van de steekproeven die vaak te klein waren en dus niet altijd tot betrouwbare conclusies aanleiding konden geven.

Ik heb veel reacties gekregen van alle actoren die betrokken zijn bij de rijopleiding, ook van de burgers zelf. Er bestaat duidelijk twijfel over de betrouwbaarheid van statistieken en steekproeven, onder meer betreffende het aantal ongevallen. Dit eerste luik van het verslag is beschikbaar.

Het ligt niet in de bedoeling de vrije opleiding op losse schroeven te zetten, maar de begeleiders moeten wel weten dat zij zich op vrijwillige basis kunnen bijscholen.

Transports sur "l'enquête de l'IBSR relative à la formation à la conduite automobile" (n° 6348)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Le 28 juin 2000, une question a été posée à propos d'une enquête réalisée par l'Institut belge de la sécurité routière sur les formations à la conduite automobile. J'ai appris que cette étude révélerait que la filière libre serait surtout l'apanage des conducteurs issus de familles de la classe moyenne, plutôt que de familles disposant d'un faible revenu. Les résultats définitifs ont été tenus secrets et ne seraient apparus que dans le rapport final de septembre 2000. Nous ne savons toujours rien de ce rapport ni des recommandations politiques qu'il a engendrées. Depuis lors, un an et demi s'est déjà écoulé.

Ce rapport a-t-il entre-temps été publié et, dans l'affirmative, pourquoi les députés n'en ont-ils pas été informés ? Quelle est la raison de ce retard ? Ce rapport est-il public ? Si le rapport n'est toujours pas finalisé, quelle est la date de publication prévue ? Quelles initiatives politiques ont-elles été associées à ce rapport ?

11.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*) : L'étude menée par l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) concerne en effet l'ensemble du processus d'apprentissage de la conduite. L'étude a été commandée en 1997 et traite en détail les différents aspects de l'apprentissage de la conduite avant l'obtention du permis de conduire de catégorie B. Il s'agissait de formuler un certain nombre de recommandations permettant d'améliorer cet apprentissage.

Le premier volet de l'étude a trait au profil des candidats-conducteurs.

L'IBSR s'est cependant focalisé sur le problème des échantillons qui sont fréquemment trop restreints, ce qui ne permet pas toujours d'aboutir à des conclusions fiables.

Tous les acteurs impliqués dans l'apprentissage de la conduite ainsi que les citoyens eux-mêmes, m'ont fait part de nombreuses réactions. Il est évident que des doutes subsistent quant à la fiabilité des statistiques et des échantillons, notamment en ce qui concerne le nombre d'accidents. Le premier volet de cette étude est disponible.

L'objectif n'est pas de remettre en question la filière libre mais les guides doivent être informés de la possibilité qui leur est offerte de se recycler sur une base volontaire.

De BIVV-jaarverslagen omvatten heel wat informatie. Inzake ongevallen blijken er geen betekenisvolle verschillen te bestaan tussen chauffeurs die een vrije rijopleiding volgden en zij die rij school liepen. Wel blijkt duidelijk dat onervaren chauffeurs meer ongevallen hebben.

De regering werkt in dat verband aan het rijbewijs in verschillende stappen. Het verslag kan alleszins bijdragen tot een verbetering van en een meer democratische toegang tot de rijopleiding.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): U gaat dus akkoord met punt 14 van het rapport en gaat bijgevolg de nodige hervormingen voor de rijopleiding doorvoeren. Aangezien de regering dit zal goedkeuren hoop ik dat dit probleem weldra opgelost zal zijn.

Het incident is gesloten.

11.04 De voorzitter : De vragen nummer 6349 en 6350 van de heer Ansoms behelzen eigenlijk dezelfde materie. Ze zullen samen worden behandeld.

12 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de patsituatie rond het NMBS-dossier" (nr. 6349)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebeurtenissen in het Vlaams parlement en binnen de Vlaamse regering met betrekking tot het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten in verband met de spoorinvesteringen 2002-2012" (nr. 6350)

12.01 Jos Ansoms (CD&V): In het Vlaams Parlement heeft een specialist grondwettelijk recht bevestigd dat het Arbitragehof met één pennentrek heel de constructie van de pre- en cofinanciering van dringende spoorprojecten door de Gewesten naar de prullenmand zal verwijzen, wanneer een belanghebbende zijn zaak voor de rechtbank zou brengen. De meerderheid in het Vlaams Parlement zit dus met een enorm probleem en tracht alsnog een juridische constructie te vinden om de formule van prefinanciering te kunnen handhaven.

Hoe dan ook heeft de meerderheid in het Vlaams Gewest reeds "euthanasie" uitgevoerd op het samenwerkingsakkoord.

Les rapports annuels de l'IBSR contiennent de nombreuses informations. En ce qui concerne les accidents, il semble qu'il n'y ait pas de différences marquantes entre les conducteurs qui ont suivi une formation en filière libre et ceux qui sont passés par l'auto-école. Mais il s'avère que les conducteurs inexpérimentés provoquent davantage d'accidents.

Le gouvernement prépare actuellement un permis de conduire en plusieurs étapes. Quoi qu'il en soit, le rapport peut contribuer à rendre plus démocratique l'accès aux auto-écoles.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Vous souscrivez donc au point 14 du rapport et, en conséquence, vous allez réaliser les réformes nécessaires en matière d'apprentissage de la conduite automobile. Etant donné que le gouvernement ne manquera pas d'approuver ces réformes, j'espère que ce problème sera bientôt résolu.

L'incident est clos.

11.04 Le président : Les questions n° 6349 et 6350 de M. Ansoms traitent au fond de la même matière. Aussi, elles seront traitées ensemble.

12 Questions orales jointes de
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impasse dans laquelle se trouve le dossier de la SNCB" (n° 6349)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation au Parlement flamand et au sein du gouvernement flamand en ce qui concerne l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions relatif aux investissements ferroviaires pour 2002-2012" (n° 6350)

12.01 Jos Ansoms (CD&V): Au Parlement flamand, un constitutionnaliste a confirmé que la Cour d'arbitrage jetterait à la corbeille l'ensemble du montage prévoyant un préfinancement et un cofinancement des projets ferroviaires urgents par les Régions si une partie intéressée portait son affaire devant un tribunal. La majorité du Parlement flamand est donc aux prises avec un énorme problème et elle s'efforce d'élaborer un montage juridique pour préserver la formule de préfinancement.

Quoi qu'il en soit, la majorité parlementaire en Région flamande a déjà "euthanasié" l'accord de coopération.

Gaat de minister akkoord met de kritiek dat de Gewesten grondwettelijk niet kunnen prefinancieren?

La ministre se rallie-t-elle à la thèse selon laquelle les Régions ne peuvent, aux termes de la Constitution, se charger de ce préfinancement ?

Houdt de minister nog altijd vast aan het samenwerkingsakkoord? Zal de minister eventuele wijzigingen aanvaarden? Zo ja, tegen welke voorwaarden?

La ministre est-elle encore attachée à l'accord de coopération ? Acceptera-t-elle qu'il subisse éventuellement certaines modifications ? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?

Is de minister bereid om eventueel een nieuwe formule voor te leggen aan de regionale parlementen?

La ministre est-elle disposée à soumettre le cas échéant une nouvelle formule aux parlements régionaux ?

De ontwerpen voor het investeringsplan liggen te "slapen" in de Senaat. Deze bewuste en gewilde vertraging heeft enorme gevolgen voor de werking van de NMBS.

Les projets concernant le plan d'investissement sont en train de "dormir" au Sénat. Ce retard délibérément organisé a des répercussions très importantes sur le fonctionnement de la S.N.C.B.

Er worden geen belangrijke beslissingen meer genomen, de planning van de investeringen voor 2002 verloopt moeizaam, de oude samenwerkingsstructuren beginnen te haperen en de nieuwe zijn er nog niet.

Plus aucune décision importante n'est prise, le planning des investissements prévu pour l'année 2000 se réalise difficilement, les vieilles structures de collaboration commencent à se gripper et il n'y en a pas encore de nouvelles pour les remplacer.

Wat zijn in 2002 de gevolgen voor de NMBS van de niet-goedkeuring van het investeringsplan? Zijn de gevolgen van het "uitsterven" van de oude structuren al voelbaar? Hoe denkt de minister die patstelling te deblokkeren?

Quelles seront, en 2002, les conséquences de la non-approbation du plan d'investissement de la S.N.C.B.? Les conséquences liées à la "disparition" des anciennes structures se font-elles déjà sentir? Comment la ministre envisage-t-elle de débloquer cette situation?

12.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Volgens de regering en mezelf heeft het samenwerkingsakkoord de nodige waarborgen inzake geldigheid. De federale overheid blijft perfect binnen haar bevoegdheden.

12.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le gouvernement et moi-même considérons que l'accord de coopération comporte toutes les garanties nécessaires en ce qui concerne la validité. Le gouvernement fédéral n'outrepasse nullement ses compétences.

Dit akkoord is evenwichtig en toont aan dat de federale overheid bereid is te investeren in de NMBS. Dit akkoord willigt tal van oude Vlaamse eisen inzake co- en prefinanciering en inzake beleid in. Ik zou dus willen dat het Vlaams parlement, zoals de andere parlementen, dit akkoord ratificeert. Ik ben er zeker van dat dat zal gebeuren.

Cet accord est équilibré et montre que le gouvernement fédéral est prêt à investir dans la S.N.C.B. Il satisfait à toute une série de vieilles exigences flamandes en matière de cofinancement et de préfinancement, ainsi qu'en matière de gestion. Je souhaite donc que le Parlement flamand, de même que tous les autres parlements, approuve cet accord. Je suis persuadée que ce sera le cas.

Er zijn geen negatieve financiële gevolgen voor de NMBS. De financiële dotatie aan de NMBS blijft overeind.

Il n'y aura aucune conséquence financière négative pour la S.N.C.B. La dotation financière accordée à la S.N.C.B. subsiste.

Het tweede beheerscontract blijft geldig tot de aanvang van het derde beheerscontract. Daarover zal met de nieuwe ploeg, die het beheerscontract zal moeten uitvoeren, worden onderhandeld.

Le deuxième contrat de gestion reste valable jusqu'à la date d'entrée en vigueur du troisième contrat de gestion. Ce point devra être examiné avec la nouvelle équipe chargée de l'exécution de ce contrat de gestion.

Sinds enkele maanden werden de voorbereidingen aangevat en men is nog steeds op schema.

Wat de problematiek van de overgangsperiode betreft kan ik bevestigen dat er geen gevaar is op het gebied van financiën en wat betreft het beheerscontract.

Enkel het akkoord met Vlaanderen moet zo snel mogelijk bewerkstelligd worden. Hiervoor moeten de Vlaamse meerderheid en de bevoegde Vlaamse ministers, die het contract ondertekenden, instaan.

12.03 Jos Ansoms (CD&V): De bewuste vertragsmanoeuvres zijn volgens minister Durant niet gestoeld op juridische gronden. De minister spreekt namens de regering wanneer zij zegt dat de prefinanciering en het samenwerkingsakkoord volledig legaal zijn en dat alles naar planning verloopt. Zij lijkt wel te spreken als haar collega Duquesne.

Het samenwerkingsakkoord is al getekend, maar nog niet geratificeerd.

Ik stel vast dat de mening die de minister hier vertolkt, niet gedeeld wordt door minister Vande Lanotte en andere regeringspartners. De minister sluit de ogen voor het feit dat er bewuste vertragsmanoeuvres zijn omwille van juridische onzekerheid.

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 16.29 uur.

Les préparatifs ont été entamés il y a quelques mois et nous sommes toujours dans les temps.

En ce qui concerne les problèmes liés à la période de transition, je puis confirmer qu'il n'y a aucun danger en ce qui concerne les finances et le contrat de gestion.

Seul l'accord avec la Flandre doit encore être concrétisé, et dans les meilleurs délais. A cet égard, la majorité flamande et le ministre flamand compétent, qui ont signé le contrat, doivent prendre leurs responsabilités.

12.03 Jos Ansoms (CD&V): Les manœuvres dilatoires ne reposent, selon la ministre Durant, sur aucun fondement juridique. La ministre s'exprime au nom du gouvernement lorsqu'elle affirme que le préfinancement et l'accord de coopération sont parfaitement légaux et que tout se déroule comme prévu. Elle semble adopter le même ton que son collègue Duquesne.

L'accord de coopération est déjà signé mais pas encore approuvé.

Je constate que le ministre Vande Lanotte et d'autres membres du gouvernement ne partagent pas le point de vue défendu par la ministre, qui s'obstine à nier l'existence de manœuvres dilatoires dues à l'insécurité juridique.

L'incident est clos.

La séance est levée à 16.29 heures.