



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

17-04-2002

10:24 uur

mercredi

17-04-2002

10:24 heures

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>
MR	<i>Mouvement réformateur</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 : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het overaanbod aan verkeerssignalisatie" (nr. 6690)
Sprekers: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de prioritaire voertuigen" (nr. 6775)
Sprekers: Annemie Van de Casteele, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie

Samengevoegde vragen van 4
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS" (nr. 6872) 4
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herschikking van het treinaanbod" (nr. 6925) 4
Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van 6
 - de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verdwijnen van de IC-verbinding Oostende - Keulen en de mogelijke vervanging daarvan door een IC-verbinding met Aken" (nr. 6873) 6
 - de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijziging van de uurroosters vanaf 15 december 2002" (nr. 6950) 6
 - mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Oostende-Keulen" (nr. 6959) 6
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, **Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van 7
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeling zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 6875) 8
 - mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zebrapaden in de zone 30" (nr. 6881) 8
 - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste 8

SOMMAIRE

Question de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolifération des panneaux de signalisation" (n° 6690) 1
Orateurs: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Annemie Van de Casteele à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les véhicules prioritaires" (n° 6775) 3
Orateurs: Annemie Van de Casteele, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Yves Leterme**, président du groupe CD&V

Questions jointes de 4
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation des horaires de la SNCB" (n° 6872) 4
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de l'offre de trains" (n° 6925) 4
Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de 6
 - M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la disparition de la liaison IC Ostende - Cologne et son éventuel remplacement par une liaison avec Aix-La-Chapelle" (n° 6873) 6
 - M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modification des horaires à partir du 15 décembre 2002" (n° 6950) 6
 - Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Ostende-Köln" (n° 6959) 6
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, **Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de 7
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative à la zone 30 à proximité des écoles" (n° 6875) 8
 - Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 6881) 8
 - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et 8

minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "specifieke problemen inzake de zone 30" (nr. 6905)

Sprekers: **Daan Schalck, Trees Pieters, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes spécifiques relatifs à la zone 30" (n° 6905)

Orateurs: **Daan Schalck, Trees Pieters, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het nachtnet van het openbaar vervoer" (nr. 6948)

Sprekers: **Els Van Weert, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

10

Question de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de nuit des transports en commun" (n° 6948)

10

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 APRIL 2002

10:24 uur

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

du

MERCREDI 17 AVRIL 2002

10:24 heures

De vergadering wordt geopend om 10.44 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het overaanbod aan verkeerssignalisatie" (nr. 6690)

01.01 Hugo Philtjens (VLD): In november 2000 antwoordde minister Durant op een schriftelijke vraag dat er een werkgroep werd opgericht inzake verkeersbordsanering. Zij verklaarde dat er nog niet was gesproken over de problematiek van het overaanbod aan verkeerssignalisatie, omdat andere thema's prioritair moesten worden behandeld.

Anderhalf jaar later blijkt dat er, sinds begin 2002, liefst een tiental nieuwe borden zijn bijgekomen. Langzamerhand kunnen de weggebruikers door de bomen het bos niet meer zien.

Welke thema's heeft de werkgroep verkeersbordsanering sinds november 2000 aangesneden? Werd het overaanbod aan verkeerssignalisatie ondertussen al op de agenda geplaatst?

Werden de nieuwe borden voorafgaandelijk aan een grondige studie onderworpen?

Welke initiatieven zal de minister nemen om het aantal verkeersborden tot een aanvaardbaar minimum te herleiden? Vooral de signalisering op kruispunten loopt ondertussen de spuigaten uit. In

La séance est ouverte à 10.44 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolifération des panneaux de signalisation" (n° 6690)

01.01 Hugo Philtjens (VLD): En novembre 2000, la ministre Mme Durant avait indiqué, en réponse à une question écrite, qu'un groupe de travail avait été créé pour étudier la rationalisation de l'utilisation des panneaux de signalisation. Elle avait précisé que le problème de la surabondance de signalisation routière n'avait pas encore été évoqué parce qu'il convenait de donner la priorité à d'autres problèmes.

Un an et demi plus tard, il apparaît que pas moins de dix nouveaux panneaux sont apparus depuis le début de 2002. Les usagers de la route discernent de plus en plus difficilement la forêt que cache l'arbre.

Quels sujets le groupe de travail chargé de la rénovation de la signalisation routière a-t-il abordés depuis novembre 2000 ? La surabondance de panneaux figure-t-elle désormais à l'ordre du jour ?

Les nouveaux panneaux ont-ils fait préalablement l'objet d'une étude approfondie ?

Quelles initiatives la ministre envisage-t-elle de prendre pour ramener le nombre de panneaux de signalisation à un minimum acceptable ? La signalisation aux carrefours, surtout, dépasse les

Duitsland werd een studie bekend gemaakt die duidelijk aantoonde dat het overaanbod aan verkeerssignalisatie contraproductief werkt. Wat is de mening van de minister ter zake?

01.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De ICMIT-werkgroep sprak de voorbije twee jaar over het KB van 1 december 1975 en het MB van 11 oktober 1976. Het gaat om vijf pakketten van maatregelen die de veiligheid van bromfietzers en schoolomgevingen willen verbeteren. Ik ben, samen met de volksvertegenwoordigers en wegbeheerders, vragende partij in deze.

Men onderzoekt ook voorstellen om inadequate borden af te schaffen.

De nieuwe verkeersborden waarnaar de heer Philtjens verwijst, zijn grotendeels varianten op bestaande borden of een actualisering. Het gaat bijna uitsluitend om wegwijzers, met name nieuwe bewegwijzeringsborden voor fietsers naar toeristische of recreatieve bestemmingen; nieuwe pictogramwegwijzers naar post, politie, beurzen en natuurparken en, tot slot, aanwijzingsborden voor overdekte parkeerterreinen en stadsringen.

Nieuwe verkeersborden worden natuurlijk niet zomaar gelanceerd, ze hebben de bedoeling de wegbeheerders een adequaat hulpmiddel aan te reiken. De wegbeheerders zijn trouwens vaak vragende partij voor nieuwe borden. Ik roep de wegbeheerders, gewesten, provincies en gemeenten, op om oordeelkundig om te springen met verkeerssignalisatie.

Mijn departement heeft geregeld contact met de wegbeheerders, vooral via de Inspectie van de verkeerstekens, en bij die gelegenheid zal er nogmaals worden op aangedrongen de signalisatieborden in de mate van het mogelijke te beperken.

01.03 **Hugo Philtjens** (VLD): Ik ben er dus al in geslaagd om één bord te laten verdwijnen, maar er komen er negen bij. Ik hoop dat de minister de werkgroep opdracht zal geven tot een grondige studie van de huidige signalisatie. Het is ook aangewezen om een beroep te doen op gespecialiseerde diensten die zich uitsluitend met deze materie bezighouden, en ten slotte is een vergelijking met de situatie in het buitenland

bornes. Une étude publiée en Allemagne a démontré clairement que la prolifération des panneaux de signalisation est contre-productive. Quelle est la position de la ministre en la matière ?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Ces deux dernières années, le groupe de travail ICMIT s'est penché sur l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 et l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976. Ces arrêtés concernent 5 trains de mesures qui ont pour but d'améliorer la sécurité des cyclistes et des cyclomotoristes ainsi que la sécurité à proximité des écoles. Tout comme les députés et les gestionnaires de la voirie, je suis favorable à ces mesures.

Des propositions visant à supprimer les panneaux inadaptés sont aussi actuellement à l'étude.

Les nouveaux panneaux de signalisation, auxquels se réfère M. Philtjens, constituent en majeure partie des variantes des panneaux existants ou leur actualisation. Il s'agit presque uniquement de poteaux indicateurs, notamment de nouveaux panneaux indiquant aux cyclistes l'itinéraire vers des destinations touristiques ou récréatives, de nouveaux panneaux indicateurs à pictogrammes indiquant comment se rendre à la poste, au bureau de police, à des expositions et des parcs naturels, et enfin, de panneaux indiquant la direction vers des parkings couverts et le périphérique.

L'installation de nouveaux panneaux routiers ne se fait pas à la légère. Ces panneaux sont destinés à assister les gestionnaires de la voirie dans l'accomplissement de leur mission et sont souvent installés à la demande de ces derniers. J'ai demandé aux gestionnaires de la voirie, les Régions, les provinces et les communes, de gérer avec discernement la signalisation routière.

Mon département entretient des contacts réguliers avec les gestionnaires de la voie publique, essentiellement par le biais du service de l'Inspection de la Signalisation routière. A l'occasion de ces contacts, l'accent sera mis, une fois encore, sur la limitation, dans la mesure du possible, du nombre de panneaux de signalisation.

01.03 **Hugo Philtjens** (VLD): Je suis donc déjà parvenu à faire enlever un panneau, mais neuf autres vont encore être installés. J'espère que la ministre demandera au groupe de travail d'étudier la signalisation actuelle de manière approfondie. Il s'indique, en outre, de faire appel à des services spécialisés en la matière. Enfin, il est souhaitable d'effectuer une comparaison avec la situation à l'étranger afin d'obtenir une signalisation de

wenselijk om tot een degelijke sanering van de signalisatie te komen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de prioritaire voertuigen" (nr. 6775)

02.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Minister Verwilghen antwoordde mij in de plenaire vergadering van 14 maart dat het dossier over een snelheidsovertreding van de premier werd geseponeerd, omdat het om een prioritaire voertuig ging. Blijkbaar is die term voor interpretatie vatbaar. Vanmiddag ondervraag ik de eerste minister hier ook zelf over.

Is een voertuig prioritaire door zijn aard of omwille van zijn opdracht? Is de aflevering van een toestemming om met een prioritaire voertuig te rijden gebonden aan voorwaarden? Zijn er voorwaarden voor het gebruik ervan?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Mevrouw Van de Casteele vraagt mij of een voertuig prioritaire is door de aard dan wel door de opdracht van een voertuig. Artikel 37,1 van het verkeersreglement bepaalt dat een prioritaire voertuig moet worden uitgerust met een of meer knipperlichten en met een geluidsinstallatie, zodat het zowel visueel als auditief zijn aanwezigheid kan aanmelden. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen zulke prioritaire voertuigen enerzijds en voertuigen voor bijvoorbeeld ziekenvervoer, brandweer, politie anderzijds, die zich meteen door hun uitrusting van de andere weggebruikers onderscheiden. Een prioritaire voertuig als zodanig bestaat dus niet, het wordt prioritaire door het gebruik ervan.

Het afleveren van de toestemming om met een prioritaire voertuig te rijden, wordt getekend door mij, als minister. Het technisch reglement voor de auto's voorziet in een toestemming voor bepaalde diensten, zoals parketten, om over prioritaire voertuigen te beschikken. Verder kan de minister bij wijze van uitzondering ook individuele toestemmingen geven. Ik gaf er twee waarvan een voor de premier – wat ik, zonder mij uit te spreken over de situatie van de laatste maanden, normaal vind nu de premier in het belang van de staat snel moet kunnen interveniëren.

meilleure qualité.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Annemie Van de Casteele à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les véhicules prioritaires" (n° 6775)

02.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Le 14 mars dernier, le ministre Verwilghen m'a répondu, en séance plénière, que le dossier relatif à l'infraction pour excès de vitesse du premier ministre avait été classé sans suite, dans la mesure où il s'agissait d'un véhicule prioritaire. Il semblerait que ce terme soit sujet à interprétation. Cet après-midi, j'interrogerai également le premier ministre en personne à ce sujet.

Le caractère prioritaire d'un véhicule est-il déterminé par sa nature ou par sa mission? La délivrance d'une autorisation pour se déplacer en véhicule prioritaire est-elle assortie de certaines conditions? L'utilisation de ce type de véhicule est-elle réglementée?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Mme Van de Casteele me demande si le caractère prioritaire d'un véhicule est déterminé par sa nature ou par sa mission. L'article 37.1 du Code de la route stipule que les véhicules prioritaires doivent être équipés d'un ou de plusieurs gyrophares et d'un avertisseur sonore spécial pour pouvoir signaler leur présence visuellement et auditivement. Il faut établir une distinction entre ce type de véhicules prioritaires et les véhicules utilisés pour le transport de malades, les véhicules des services d'incendie et de police dont l'équipement les différencie instantanément des autres usagers. Un véhicule n'est pas prioritaire en tant que tel, il devient prioritaire par la mission qui lui est confiée.

Je signe en tant que ministre la délivrance d'une autorisation de conduire un véhicule prioritaire. Le règlement technique applicable aux véhicules prévoit pour des services spécifiques, tels que les parquets, une autorisation pour pouvoir bénéficier de véhicules prioritaires. Le ministre peut aussi, à titre exceptionnel, fournir des autorisations individuelles. J'en ai délivrées deux; une au premier ministre – ce que, sans vouloir me prononcer sur la situation de ces derniers mois, je trouve normal puisque le premier ministre doit désormais pouvoir intervenir rapidement dans l'intérêt de l'Etat.

02.03 Yves Leterme (CD&V): De toestand van de regering noodzaakt zeker het gebruik van knipperlichten.

02.04 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De andere toestemming was voor de kabinetschef van Binnenlandse Zaken, die in geval van crisissen snel ter plaatse moet kunnen zijn.

Andere voorwaarden zijn aan een individuele toestemming niet verbonden. Bij het afleveren van de toestemming gaat men na of een bijzonder statuut gerechtvaardigd is. Ook aan het gebruik van zo een voertuig werden, behalve het zwaailicht en het geluidssignaal geen extra voorwaarden opgelegd.

02.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Dit is een duidelijk antwoord. Maar het KB is blijkbaar onnauwkeurig geformuleerd, want de procureur geeft er een zeer brede interpretatie aan. Over het begrip "dringende opdracht" heb ik in elk geval een ander idee dan de procureur. Daarom vraag ik dat het KB zou worden aangepast.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS" (nr. 6872)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herschikking van het treinaanbod" (nr. 6925)

03.01 Daan Schalck (SP.A): In december van vorig jaar besliste de NMBS om een aantal piekurtreinen en laag bezette treinen te schrappen vanaf juni 2002. In maart besliste de raad van bestuur dan weer om stations te heropenen en de frequentie op een aantal lijnen te verhogen. Hoe rijmt men beide beslissingen? Welke criteria werden gehanteerd bij het nemen van deze beslissingen? Werden die criteria overall op een uniforme manier toegepast? Ik heb de indruk dat noord en zuid op een verschillende manier behandeld worden.

De voorgenomen schrapping zou vooral op laag bezette P-treinen, avond- en weekendtreinen slaan. Ze gaat al in op 1 juni, terwijl de compenserende uitbreiding van het aanbod pas op 1 december ingaat. Waarom dat verschil in datum? Zo creëert men een lacune van een half jaar.

02.03 Yves Leterme (CD&V): La situation du gouvernement requiert assurément l'utilisation de feux clignotants.

02.04 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*) : L'autre autorisation a été accordée au chef de cabinet l'Intérieur qui, en cas de crise, doit pouvoir se rendre rapidement sur place.

Une autorisation individuelle n'est liée à aucune autre condition. Lors de la délivrance de l'autorisation, on vérifie si un statut particulier se justifie. En dehors du gyrophare et du signal sonore, l'utilisation d'un tel véhicule n'a été assortie d'aucune condition supplémentaire.

02.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Voilà une réponse claire. Il n'en reste pas moins que l'arrêté royal manque manifestement de précision, puisque le procureur en donne une très large interprétation. Ma compréhension de l'expression mission urgente diffère en tout cas de celle du procureur. Je demande, dès lors, une adaptation de l'arrêté royal.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation des horaires de la SNCB" (n° 6872)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de l'offre de trains" (n° 6925)

03.01 Daan Schalck (SP.A): En décembre 2001, la SNCB a décidé de supprimer, à partir de juin 2002, un certain nombre de trains circulant aux heures de pointe et de trains à faible taux d'occupation. En mars, le conseil d'administration s'est engagé en revanche à rouvrir des gares et à accroître la fréquentation de certaines lignes. Comment peut-on concilier ces deux décisions? Sur quels critères reposent-elles? Ces critères ont-ils été appliqués uniformément dans tout le pays? J'ai le sentiment que le nord et le sud sont traités différemment.

La suppression prévue concernerait principalement les trains P présentant un taux d'occupation insuffisant, ainsi que les trains du soir ou du week-end. Elle prendra effet dès le 1^{er} juin, alors que l'extension de l'offre qui compensera cette mesure ne prendra cours qu'au 1^{er} décembre. Pourquoi un

tel écart entre les dates, qui crée un vide de six mois?

Werd bij dit alles al rekening gehouden met de nieuwe dienstregeling tussen Brussel en Luik? Leuven heeft heel wat meer opstappers dan Luik; een rechtstreekse verbinding met Luik, zonder stop in Leuven, is dan ook niet te verantwoorden. Behoudt het westen van het land een rechtstreekse verbinding met Luik en Duitsland, eens de HST actief is?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Op 21 december 2001 keurde de raad van bestuur van de NMBS de afslankingsplannen goed, zodat toepassing in juli 2002 mogelijk is. Het dossier over de uitbreidingen werd pas op 29 maart 2002 goedgekeurd. Het gaat onder meer om de lijnen Mol-Hasselt en Charleroi-Couvin. Dit kan pas later ingaan.

De wijzigingen slaan slechts op 1 procent van het totale reizigersaanbod. Treinen worden geschrapt op grond van het gemiddelde bezettingscijfer. Dat wordt uniform voor het hele land toegepast. Een voorwaarde is natuurlijk dat de ingreep een reële besparing oplevert. Het criterium is een bezetting van minder dan 20 reizigers per lokale trein. Voor vroege en late treinen is dat 110. Voor P-treinen is het 50, behalve als ze van en naar Brussel rijden: dan moet er een minimale gemiddelde bezetting van 200 zijn.

Voor 2002 is er een uitbreiding met vier lijnen. Een betere dienstverlening tegen een aanvaardbare kostprijs waren bepalende factoren, naast een hogere snelheid en een verbeterd comfort.

Wat de problematiek van het traject Brussel-Leuven-Luik onder meer via de HST-lijn betreft, zit een en ander nog volop in de bestuderingsfase. Hierbij komen elementen kijken die niet altijd met de NMBS te maken hebben. Ik denk hierbij onder meer aan de onderhandelingen met de Deutsche Bahn over de homologatie van treinstellen.

03.03 **Daan Schalck** (SP.A): Via een schriftelijke vraag zal ik een gedetailleerd overzicht van de beslissingen vragen, zodat ik ze op hun (in)consequentie kan beoordelen. Ik blijf betreuren dat er eerst wordt gesnoeid en pas een half jaar later gecompenseerd. En voorts stoort het me dat in Wallonië het kleinste stationnetje weer open

A-t-on pris en considération, lors de l'élaboration de ces mesures, le nouvel horaire entre Bruxelles et Liège? Louvain compte bien plus de voyageurs que Liège. Rien ne justifie donc une liaison directe avec Liège, sans arrêt à Louvain. Par ailleurs, l'ouest du pays conservera-t-il une liaison directe avec Liège et l'Allemagne, une fois que le TGV sera en activité?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le 21 décembre 2001, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé les projets de rationalisation, de sorte qu'ils pourront être mis en œuvre en juillet 2002. Le dossier relatif à l'extension n'a été approuvé que le 29 mars 2002. Il s'agit entre autres des lignes Mol-Hasselt et Charleroi-Couvin. Ces mesures ne pourront devenir effectives qu'ultérieurement.

Les modifications ne concernent qu'un pour cent du nombre total de voyageurs. Les trains seront supprimés en fonction de leur taux d'occupation moyen. Cette mesure sera appliquée uniformément sur l'ensemble du territoire. Une des conditions est bien entendu que l'opération génère des économies réelles. Le critère est une occupation de moins de 20 passagers par train local. Pour les trains circulant tôt le matin et tard le soir, ce chiffre passe à 110. Pour les trains P, le seuil est de 50, sauf s'ils roulent de et vers Bruxelles: l'occupation moyenne minimale doit dans ce cas être de 200 passagers.

Une extension de quatre lignes est prévue pour 2002. Parmi les facteurs déterminants figurent l'amélioration du service à un coût acceptable, ainsi que l'augmentation de la vitesse et l'amélioration du confort.

En ce qui concerne la problématique du trajet Bruxelles-Louvain-Liège, notamment via la ligne du TGV, plusieurs éléments sont toujours au stade de l'étude. Par ailleurs, d'autres facteurs interviennent, lesquels ne concernent pas toujours la SNCB. Je pense entre autres aux négociations avec la Deutsche Bahn au sujet de l'homologation des rames de train.

03.03 **Daan Schalck** (SP.A): Je demanderai, par le biais d'une question écrite, une liste détaillée des décisions afin de pouvoir juger de leur (im)pertinence. Je continue de regretter que l'on procède d'abord à des économies et que l'on attende six mois avant d'octroyer des compensations. Par ailleurs, je n'accepte pas que

mag, terwijl veel meer bevraagde stations in Vlaanderen dicht blijven. Ook de frequentie tussen Brussel en Leuven blijft me zorgen baren. Bij het beheerscontract moet hier bijzondere aandacht naar gaan.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verdwijnen van de IC-verbinding Oostende - Keulen en de mogelijke vervanging daarvan door een IC-verbinding met Aken" (nr. 6873)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijziging van de uurroosters vanaf 15 december 2002" (nr. 6950)
- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Oostende-Keulen" (nr. 6959)

04.01 Yves Leterme (CD&V): In december 2002 worden de laatste IC-treinen Oostende-Keulen afgeschaft en vervangen door Thalystreinen Parijs-Brussel-Keulen. Tevens zouden onderhandelingen worden gevoerd om een vervangende IC-trein in te leggen van Oostende naar Aken, om de internationale verbinding van Oostende, Brugge en Gent te waarborgen.

Zijn deze plannen inderdaad concreet? Zullen de treinen via de HSL Brussel-Luik-Keulen rijden zodat tijdswinst wordt geboekt die de noodgedwongen overstap in Aken kan compenseren?

04.02 Géraldine Pelzer-Salandra (ECOLO-AGALEV): Wanneer eind 2002 de ICA-lijn Oostende-Keulen vervangen zal worden door een Thalys-verbinding, zal ook de rechtstreekse verbinding van Eupen en Verviers met Aken verdwijnen.

Veel mensen in de regio werken in Duitsland en de wegen zijn overbelast, wat tot het gebruik van het openbaar vervoer zou moeten aanzetten. Het zou belachelijk zijn mochten inwoners van Eupen via Luik moeten omrijden terwijl een rechtstreekse trein maar tien minuten over het traject Eupen-Aken doet.

la plus petite gare wallonne puisse rouvrir ses portes, alors que des gares flamandes, qui étaient bien plus fréquentées, restent fermées. Je m'inquiète également toujours de la fréquence des trains assurant la liaison entre Bruxelles et Louvain. Il convient d'accorder une grande attention à ce point dans le cadre du contrat de gestion.

L'incident est clos.

Président: Lode Vanoost

04 Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la disparition de la liaison IC Ostende - Cologne et son éventuel remplacement par une liaison avec Aix-La-Chapelle" (n° 6873)
- M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modification des horaires à partir du 15 décembre 2002" (n° 6950)
- Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Ostende-Köln" (n° 6959)

04.01 Yves Leterme (CD&V): En décembre 2002, les derniers trains IC Ostende-Cologne disparaîtront au profit de trains Thalys Paris-Bruxelles-Cologne. Des négociations seraient également en cours au sujet de la mise en service d'un train IC de remplacement entre Ostende et Aix-la-Chapelle de manière à garantir la liaison internationale d'Ostende, de Bruges et de Gand.

Ces projets sont-ils bien concrets ? Les trains empruntant la ligne TGV Bruxelles-Liège-Cologne permettront-ils un gain de temps venant compenser le changement obligatoire de train en gare d'Aix-la-Chapelle ?

04.02 Géraldine Pelzer-Salandra (ECOLO-AGALEV): Le remplacement, fin 2002, de la liaison ICA Ostende-Köln par le Thalys laissera Eupen et Verviers sans liaison directe avec Aix-la-Chapelle.

De nombreuses personnes, dans la région, travaillent en Allemagne, et les routes sont surchargées, ce qui devrait encourager l'usage des transports en commun. Il serait ridicule que des habitants d'Eupen doivent faire le détour par Liège, alors qu'ils ne sont qu'à dix minutes de train d'Aix-la-Chapelle.

Hoe staat het met de oplossingen om deze verbinding te behouden?

04.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): In het kader van de voor december 2002 geplande uitbreiding van het Thalys-aanbod werd onder andere voor de ICA-treinen in verscheidene wijzigingen van de dienstregelingen voorzien, die tijdswinst moeten opleveren.

De Deutsche Bahn legt momenteel zijn ICE-lijnen voor hogesnelheidstreinen naar België en Frankrijk aan. Dat leidt tot moeilijke en slepende onderhandelingen, met name over de wederzijdse toestemming rollend materieel op elkaars netwerk te gebruiken.

Zelf tracht ik de NMBS te overtuigen van het belang van grensoverschrijdende verbindingen.

Verscheidene scenario's worden overwogen, waaronder het behoud van de ICE-verbinding naar Aken en de installatie van een IR-verbinding in vervanging van de spoorlijn van Aken vanaf Welkenraedt of Verviers, dichtbij Luik.

(*Nederlands*) De reizigers van Oostende, Brussel en Gent zullen tijdswinst boeken omdat de IC snel zal rijden tussen Leuven en Luik.

Ik begrijp de vrees en ik sensibiliseer de NMBS om de onderhandelingen zo snel mogelijk af te ronden. Het is belangrijk voor de reizigers om naast de Thalys-lijn ook nog over een andere, goed werkende lijn te beschikken.

(*Frans*) Ik deel uw standpunt in de onderhandelingen over de pendelaars van het grensgebied evenals de reizigers vanuit Vlaanderen en kan de inspanningen die worden geleverd voor de goede afloop ervan alleen maar ondersteunen.

04.04 **Yves Leterme** (CD&V): Ik stel vast dat de minister dezelfde bezorgdheid deelt inzake het traject Oostende-Keulen. Zij beseft ook dat de kustbewoners te vinden zijn voor de tijdswinst die het nieuw traject zal opleveren.

04.05 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Het betreft vanzelfsprekend prerogatieven van de NMBS, maar het is voor ons belangrijk te weten dat u zich voor het behoud van deze grensoverschrijdende verbinding zult inzetten.

Qu'en est-il des solutions retenues pour maintenir cette liaison?

04.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Dans le cadre du développement de l'offre du Thalys, prévu pour décembre 2002, plusieurs remaniements horaires sont prévus, pas exemple pour les trains ICA, entraînant des gains de temps.

La Deutsche Bahn construit actuellement ses lignes ICE, train à grande vitesse, vers la Belgique et la France, ce qui donne lieu à des négociations difficiles et lentes, notamment quant à l'autorisation mutuelle de mettre du matériel roulant sur les réseaux respectifs.

J'essaye, pour ma part, de conscientiser la SNCB sur l'importance des liaisons transfrontalières.

Plusieurs scénarios sont envisagés, dont le maintien de la liaison ICA jusqu'à Aix et l'installation d'une liaison IR en remplacement de la desserte d'Aix à partir de Welkenraedt ou Verviers, voire Liège.

(*En néerlandais*) Les voyageurs venant d'Ostende, de Bruxelles et de Gand gagneront du temps grâce à la vitesse supérieure à laquelle le train IC circulera entre Louvain et Liège.

Je comprends les craintes qui sont exprimées et je vais m'efforcer de sensibiliser la SNCB pour qu'elle achève le plus rapidement possible les négociations. Il est important que les voyageurs puissent disposer d'une autre ligne fonctionnelle en plus de la ligne Thalys.

(*En français*) Je ne puis que soutenir l'effort pour que la négociation se fasse et aboutisse dans un sens que je partage avec vous, tant pour les navetteurs de la région frontalière que pour les voyageurs venant de Flandre.

04.04 **Yves Leterme** (CD&V): Je constate que la ministre partage également notre inquiétude en ce qui concerne la liaison Ostende-Cologne. Elle se rend par ailleurs compte que la population côtière salue le gain de temps qu'entraînera le nouveau traject.

04.05 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Certes, il s'agit de prérogatives de la SNCB, mais il est réconfortant de savoir que vous allez intervenir en faveur du maintien de cette liaison

De regio van Eupen en Verviers bevindt zich inderdaad in het centrum van de Euregio en dit alles draagt bij tot de regionale mobiliteit.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeling zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 6875)
- mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zebrapaden in de zone 30" (nr. 6881)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "specifieke problemen inzake de zone 30" (nr. 6905)

05.01 Daan Schalck (SP.A): Het ontwerp-KB dat een specifieke regeling voor zone 30 in schoolomgevingen inhoudt, doorloopt de geijkte procedure.

Hebben alle Gewesten ondertussen al advies verstrekt?

Werd het ontwerp-KB al naar de Raad van State gezonden? Zo ja, werd het advies al uitgebracht? Moet het ontwerp-KB eventueel worden aangepast?

Wordt een rondzendbrief verspreid inzake zone 30 in schoolomgevingen? Zo ja, wanneer zal die circulaire verschijnen?

05.02 Trees Pieters (CD&V): In Brugge verdwijnen de zebrapaden in de zone 30. Binnen dergelijke zone zijn zebrapaden immers verboden. Nochtans is het op heel wat plaatsen absoluut noodzakelijk dat er toch zebrapaden aanwezig zijn. Vele voetgangers zijn vragende partij. Waarom zijn zebrapaden eigenlijk taboe in de zone 30? Rijst hier geen probleem van verkeersveiligheid?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het verdwijnen van zebrapaden binnen de zone 30 blijft niet beperkt tot Brugge, ook in Lier doet dit probleem zich voor. Dit is des te meer betreurenswaardig omdat de automobilisten, dankzij de herhaalde campagnes, langzaam maar zeker gewoon zijn geworden aan de regels voor zebrapaden. Een bijkomend probleem is dat er nog

transfrontalière. La région eupenoise et verviétoise est, en effet, au cœur de l'Euregio et tout concourt à la mobilité régionale.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative à la zone 30 à proximité des écoles" (n° 6875)
- Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 6881)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes spécifiques relatifs à la zone 30" (n° 6905)

05.01 Daan Schalck (SP.A): En ce qui concerne le projet d'arrêté royal contenant une réglementation spécifique relative à la zone 30 à proximité des écoles, la procédure usuelle se poursuit.

Toutes les Régions ont-elles déjà émis un avis en la matière ?

Le projet d'arrêté royal a-t-il déjà été transmis au Conseil d'Etat ? Dans l'affirmative, Le Conseil d'Etat a-t-il déjà rendu un avis ? Le projet d'arrêté royal nécessite-t-il un aménagement éventuel ?

Une circulaire a-t-elle été distribuée concernant les mesures relatives à la zone 30 à proximité des écoles ? Dans l'affirmative, quand cette circulaire sera-t-elle publiée ?

05.02 Trees Pieters (CD&V): A Bruges, les passages pour piétons disparaissent de la zone 30. Dans de telles zones, les passages pour piétons sont en effet interdits. Ces derniers sont pourtant absolument nécessaires en maints endroits. De nombreux piétons réclament d'ailleurs leur maintien. Pourquoi les passages pour piétons sont-ils tabous dans les zones 30 ? Un problème de sécurité ne se pose-t-il pas ?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La disparition des passages pour piétons dans les zones 30 ne se limite pas à Bruges. Ce problème se pose également à Lierre. Cette situation est d'autant plus déplorable que les automobilistes se sont habitués lentement mais sûrement, grâce aux nombreuses campagnes, aux règles appliquées aux passages pour piétons. Le fait que des

altijd uitzonderingen mogen worden toegestaan op de voorrangregel binnen de zone 30. dat kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Waarom moeten zeebrapaden verdwijnen binnen de zone 30? Gaat de minister akkoord met de uitzonderingsregels inzake de voorrang binnen de zone 30?

05.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De Gewesten brachten advies uit, waarna de ontwerpen van KB en MB op 4 januari 2002 voor advies binnen de maand werden overgemaakt aan de Raad van State. Dat advies kwam er op 18 maart. Ik zal op de technische opmerking van de Raad antwoorden met het oog op de ondertekening van het MB en KB. Een rondzendbrief zal toelichting geven bij de specifieke aanpak van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en het plaatsen van de nieuwe signalisatie. In mei zal het BIVV bovendien een uitgave over de verkeersveiligheid in de schoolomgeving publiceren.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Pieters. Zebrapaden zijn niet verboden in een zone 30. Ook in die zone heeft de voetganger alleen voorrang bij het oversteken wanneer dit gebeurt op een zebrapad. Volgens het verkeersreglement is het gebruik van het zebrapad verplicht wanneer het aanwezig is op minder dan dertig meter van de plaats waar men wil oversteken.

Het BIVV wil zebrapaden in de zone 30 in situaties waarin zwakke weggebruikers moeten beschermd worden, zoals in de omgeving van scholen en bejaardentehuizen en in situaties waarin het verkeer te druk is, waardoor voetgangers langer dan vijf seconden moeten wachten om over te steken en waar belangrijke voetgangersstromen zijn.

Voorrang van rechts is het algemeen principe, ook in de zone 30. Daarvan kan slechts uitzonderlijk worden afgeweken. Ik verwijs daarvoor naar een circulaire van 27 oktober 1998. Er worden in de zone 30 geen voorrangsborden geplaatst. De voorrangregel werkt snelheidsremmend. De vlotte verkeersafwikkeling is in de zone 30 van ondergeschikt belang.

05.05 **Daan Schalck** (SP.A): De Raad van State formuleerde dus geen fundamenteel bezwaar. Ik hoop dat de maatregel dan toch tegen 1 september 2002 van kracht wordt, één jaar later dan verwacht.

exceptions soient toujours prévues à la règle de priorité au sein de la zone 30, pose également problème. Ces exceptions peuvent entraîner des situations dangereuses.

Pourquoi faut-il supprimer les passages pour piétons de la zone 30 ? La ministre accepte-elle les exceptions prévues à la règle de priorité au sein de la zone 30 ?

05.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Les Régions ayant rendu leur avis, les projets d'arrêts royal et ministériel ont été transmis au Conseil d'Etat qui a été invité à rendre son avis dans un délai d'un mois. L'avis en question nous est parvenu le 18 mars. Je répondrai à l'observation technique formulée par le Conseil d'Etat en vue de la signature des arrêtés royal et ministériel. Une circulaire fournira des informations en ce qui concerne l'approche spécifique de la sécurité routière aux abords des écoles et l'aménagement de nouveaux panneaux de signalisation. L'IBSR publiera au mois de mai une brochure sur la sécurité routière aux abords des écoles.

J'en arrive aux questions posées par Mme Pieters. Les passages pour piétons ne sont pas interdits dans les zones 30. Dans cette zone également, les piétons sont uniquement prioritaire lorsqu'ils traversent dans les passages qui leurs sont réservés. Le Code de la route stipule qu'il est obligatoire de traverser sur le passage pour piétons lorsqu'il se trouve à moins de trente mètres de l'endroit où l'usager souhaite traverser.

L'IBSR préconise des passages pour piétons dans les zones 30 dans des situations où il convient de protéger des usagers de la route vulnérables, comme à proximité d'écoles ou de homes pour personnes âgées, et là où le trafic est trop dense de sorte que les piétons doivent attendre plus de 5 secondes avant de pouvoir traverser et, enfin, là où les piétons sont nombreux .

La priorité de droite constitue le principe général, également dans les zones 30. C'est pourquoi on ne peut y déroger qu'exceptionnellement. Je fais référence ici à une circulaire du 27 octobre 1998. On ne place pas de panneaux indiquant la priorité dans les zones 30. La règle de priorité contribue à réduire la vitesse. La fluidité de la circulation est accessoire dans les zones 30.

05.05 **Daan Schalck** (SP.A): Le Conseil d'Etat n'a donc émis aucune objection de fond. Par conséquent, j'espère que la mesure entrera malgré tout en vigueur le 1^{er} septembre 2002, un an après la date initialement prévue.

05.06 Trees Pieters (CD&V): Zebrapaden die beantwoorden aan concrete behoeften kunnen dus wel in een zone 30. Vanwaar dan de paniek in bepaalde steden en gemeenten?

05.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er werd geen enkele druk uitgeoefend op de wegbeheerders of geen enkel signaal in een bepaalde zin gegeven.

05.08 Trees Pieters (CD&V): De steden en gemeenten kunnen dus zelf een beslissing nemen op basis van de concrete toestand?

05.09 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Inderdaad.

05.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ook in mijn gemeente schermt men met een verbod. Ik vind het jammer dat men het aantal zebrapaden vermindert. Men moet juist meer bescherming geven aan de voetganger.

Een verkeersreglement moet doorzichtig zijn. Er moeten daarom niet te veel uitzonderingen worden gemaakt, en op het vlak van de voorrangregel zijn er wel te veel uitzonderingen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het nachtnet van het openbaar vervoer" (nr. 6948)

06.01 Els Van Weert (VU&ID): Naar verluidt denkt de minister aan het uitbouwen van een nachtnet om aan de noden van de jongeren te voldoen. Zij wou daarover onderhandelen met de NMBS, de gewestelijke vervoermaatschappijen en de particuliere sector.

De NMBS reageert niet echt enthousiast. Wij willen de jongeren de kans geven op veilig openbaar vervoer dat op hun uitgaanspatroon is afgestemd, ook 's nachts.

Hoe ver staan de onderhandelingen? Volgt de NMBS de zienswijze van de minister? De uitbreiding van het nachtnet staat in contrast met de geplande inkrimping van het treinaanbod, vooral 's avonds. De regering ging principieel akkoord met de uitbouw van een beter en frequenter openbaar vervoer. Die geplande inkrimping staat daar haaks

05.06 Trees Pieters (CD&V): Pourvu qu'ils répondent à des besoins réels, les passages pour piétons ne sont donc pas interdits dans les zones 30. Comment expliquez-vous, dès lors, la panique qui règne dans certaines villes et communes?

05.07 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Aucune pression n'a été exercée sur les gestionnaires de la voirie, aucun signal n'a été donné pour indiquer la piste à suivre.

05.08 Trees Pieters (CD&V): Les villes et communes peuvent donc elles-mêmes prendre les décisions qui s'imposent en fonction de la situation sur le terrain?

05.09 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): En effet.

05.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dans ma commune également, on brandit le spectre de l'interdiction. Je trouve dommage que l'on réduise le nombre de passages pour piétons. Il faut au contraire offrir davantage de sécurité aux piétons.

Un code de la route doit être clair. C'est pourquoi les exceptions ne doivent pas se multiplier à l'excès, ce qui est pourtant le cas en ce qui concerne les règles de priorité.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de nuit des transports en commun" (n° 6948)

06.01 Els Van Weert (VU&ID): Il me revient que la ministre envisage la mise en place d'un réseau nocturne pour répondre aux besoins des jeunes et qu'elle compte négocier à cet effet avec la SNCB, les sociétés régionales de transport et le secteur privé.

La SNCB ne manifeste pas un grand enthousiasme. Nous voulons proposer aux jeunes des transports publics sûrs, adaptés à leur mode de vie, et donc également disponibles la nuit.

Où en sont les négociations? La SNCB partage-t-elle l'analyse de la ministre? Au développement du réseau nocturne s'oppose la restriction prévue de l'offre ferroviaire, surtout le soir. Le gouvernement a approuvé les principes d'une amélioration des transports publics et de l'augmentation de leur fréquence. Comment la ministre justifie-t-elle la

op. Hoe verantwoordt de minister dat?

contradiction entre cet engagement et la restriction prévue?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS deelt mee dat vanaf juni 2002 de dienst Lier-Herentals en Herentals-Lier werd gereorganiseerd, wegens onderbezetting. De stopplaatsen worden 's avonds wel nog aangedaan door andere treinen.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB m'a indiqué qu'à partir du mois de juin 2002, la liaison Lierre-Herentals et Herentals-Lierre fera l'objet d'une réorganisation en raison d'un taux d'occupation insuffisant. En soirée, les arrêts seront desservis par d'autres trains.

De NMBS kan bijdragen tot de veiligheid van de jongeren door het aanbieden van avond-, nacht- en ochtenddiensten. Die rol moet nauwkeurig omschreven worden in het beheerscontract. De huidige overeenkomst blijft daarover vaag. Er moet natuurlijk rekening worden gehouden met de kosten. De terugkeer van de jongeren situeert zich eerder rond het ochtendgloren. Er is dus nood aan een laat avondaanbod, dat ook late pendelaars ten goede komt, en aan een vroeger ochtendaanbod.

La SNCB peut contribuer à la sécurité des jeunes en proposant des trains en soirée, pendant la nuit et à l'aube. Ce rôle doit être précisément défini dans le contrat de gestion. Le contrat actuel reste vague à ce sujet. Il faut évidemment tenir compte des coûts. Les jeunes rentrent plutôt chez eux à l'aube. Il faut donc proposer des trains très tard le soir, ce qui sert également les navetteurs, et avancer l'heure de mise en service des premiers trains du matin.

De NMBS kan dat niet alleen uitbouwen. De grote dancings liggen immers niet naast de stations. De regionale vervoersmaatschappijen, taxidiensten, de *responsable young drivers*, en andere moeten dus willen meewerken. Bovendien moet een voldoende aantal reizigers worden bereikt.

La SNCB ne peut le faire seule. En effet, les grandes discothèques ne se trouvent pas à proximité des grandes gares. Il faut donc que les sociétés de transport régionales, les services de taxi, les *Responsible Young Drivers*, etc. veuillent collaborer. En outre, il faut un nombre suffisant de voyageurs.

Er zal op basis van objectieve gegevens worden geoordeeld over de uitbreiding van de laatavondtreinen en de vroege-ochtendtreinen. De NMBS moet de haalbaarheid van die uitbreiding onderzoeken. Daarnaast is uiteraard een sensibilisering van de jongeren nodig. Het is niet omdat er treinen rijden, ook 's nachts, dat de jongeren ze ook nemen. Ik wil een uitgebreide rondetafel over de sensibilisering van jongeren over de weekendongevallen, drugs- en alcoholmisbruik dat verband houdt met het uitgaan.

Sur la base de données objectives, l'on jugera de la nécessité de faire circuler des trains tard le soir et tôt le matin. La SNCB doit en étudier la faisabilité. Par ailleurs, il faut également sensibiliser les jeunes. Ce n'est pas parce que des trains circulent, fût-ce la nuit, que les jeunes vont les emprunter. Je souhaite l'organisation d'une large table ronde sur la sensibilisation des jeunes aux accidents qui se produisent le week-end et aux abus en matière de drogue et d'alcool dans le cadre des sorties.

06.03 **Els Van Weert** (VU&ID): Dank voor dit duidelijk antwoord. Het is geruststellend dat er een oplossing komt voor de reizigers op de lijn Lier-Herentals. Inzake de problematiek van avond- en ochtendverplaatsingen doen de overige actoren, De Lijn, provinciebesturen, taximaatschappijen, enz... het nodige. Vooral de NMBS blijft in gebreke.

06.03 **Els Van Weert** (VU&ID): Je vous remercie d'avoir répondu précisément à ma question. Une solution est en vue pour les voyageurs de la ligne Lierre-Herentals, voilà qui me rassure. En ce qui concerne la question des déplacements matinaux et nocturnes, les autres acteurs, à savoir De Lijn, les administrations provinciales, les compagnies de taxis, etc., font le nécessaire. C'est principalement la SNCB qui faillit.

Kostprijs en haalbaarheid spelen natuurlijk, maar we moeten ook rekening houden met de kostprijs van de doden en de zwaargewonden op de weg.

Le coût et la faisabilité entrent évidemment en ligne de compte mais nous devons également prendre en considération le coût engendré par les personnes tuées ou gravement blessées sur nos routes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 12.05 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à
12.05 heures.*