



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

26-02-2003

10:00 uur

mercredi

26-02-2003

10:00 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>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</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 Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting van een valhelm op een bromfiets voor de bezitters van een hoorapparaat" (nr. A979)

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

Vraag van de heer Ferdy Willems aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herziening en actualisering van de omzendbrief CIR/GDF-01, uitgave 03/05/1994, betreffende de modelluchtvaartsport" (nr. B027)

Sprekers: **Ferdy Willems, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de door de NMBS veroorzaakte hinder" (nr. B072)

Sprekers: **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van autotreinen en nachttreinen vertrekkende vanuit Denderleeuw" (nr. B073)

Sprekers: **Jan Eeman, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de compensatie door de federale overheid van de kortingbonnen die de NMBS zijn klanten aanbiedt" (nr. B090)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch comité bij de NMBS" (nr. B091)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het executief comité van de ministers van Mobiliteit" (nr. B092)

SOMMAIRE

Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port obligatoire du casque sur un vélomoteur pour les personnes portant un appareil auditif" (n° A979)

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

Question de M. Ferdy Willems à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la révision et l'actualisation de la circulaire CIR/GDF-01, publiée le 03/05/1994, relative à l'aéromodélisme" (n° B027)

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

Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances provoquées par la SNCB" (n° B072)

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

Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression des auto-trains et des trains de nuit au départ de Denderleeuw" (n° B073)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la compensation par les autorités fédérales des bons de réduction offerts par la SNCB à ses clients" (n° B090)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comité stratégique de la SNCB" (n° B091)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comité exécutif des ministres de la Mobilité" (n° B092)

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

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontslagvergoeding van de voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Etienne Schouppe" (nr. B093)

13

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'indemnité de licenciement de l'ancien administrateur délégué de la SNCB, M. Etienne Schouppe" (n° B093)

14

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop van draagbare computers voor de NMBS" (nr. B094)

16

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'achat d'ordinateurs portables pour la SNCB" (n° B094)

16

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang voor fietsers, rolschaatsers en stepgebruikers die op het punt staan een onbeschermd overstekplaats over te steken" (nr. A963)

17

Sprekers: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité pour les cyclistes, les patineurs à roulettes et les utilisateurs de trotinettes qui sont sur le point de traverser une chaussée en empruntant un passage pour cyclistes non protégé" (n° A963)

17

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van 'zenon'-koplampen door motorvoertuigen" (nr. B113)

20

Sprekers: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les véhicules équipés de phares au 'xénon'" (n° B113)

20

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrouwbaarheid van ongevallenstatistieken" (nr. B114)

21

21

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongevallenstatistieken 2001" (nr. B115)

21

Sprekers: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions jointes de
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fiabilité des statistiques relatives aux accidents" (n° B114)

22

22

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les statistiques relatives aux accidents pour l'année 2001" (n° B115)

22

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 FEBRUARI 2003

10:00 uur

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

du

MERCREDI 26 FEVRIER 2003

10:00 heures

La séance est ouverte à 10.12 heures par Mme Marie-Thérèse Coenen, présidente.
De vergadering wordt geopend om 10.12 uur door mevrouw Marie-Thérèse Coenen, voorzitter.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting van een valhelm op een bromfiets voor de bezitters van een hoorapparaat" (nr. A979)

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port obligatoire du casque sur un vélomoteur pour les personnes portant un appareil auditif" (n° A979)

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de nieuwe verplichting voor bromfietsbestuurders om een valhelm te dragen. Dat is uiteraard een goede maatregel. Het is een maatregel die gevaarlijke situaties en ongetwijfeld ook slachtoffers kan helpen voorkomen. Ik word echter door een aantal mensen aangesproken. Ze zitten met een specifiek probleem naar aanleiding van die verplichting. Het gaat namelijk over mensen die een hoorapparaat dragen.

In het specifieke geval waarover ik het heb, gaat het over iemand die aan twee kanten een hoorapparaat moet dragen. Hij wordt nu geconfronteerd met de verplichting om een helm te dragen en hij vindt als gevolg daarvan toch wel moeilijkheden. Als hij immers zijn hoorapparaat aanhoudt en de helm opzet, dan begint het hoorapparaat onnoemelijk te fluiten. Dat is ondraaglijk voor hem. Als hij geen helm draagt, dan is hij uiteraard in overtreding met de nieuwe wetgeving. Men heeft ondertussen geïnformeerd of er aangepaste helmen bestaan waarbij de oren vrij blijven. Die zouden niet op de markt zijn. Hij zegt dat hij zonder hoorapparaat quasi niets hoort en dat het ook een gevaarlijke situatie is om zich zonder hoorapparaat op de weg te begeven.

Mevrouw de minister; daarom stel ik deze vraag aan u. Het gaat hier dus niet om mensen die hun haar in de goede plooi willen houden of om de Sikhs in Sint-Truiden die omwille van het dragen van een tulband vrijgesteld zouden willen zijn. Het gaat hier om iemand die omwille van medische redenen moeilijkheden ondervindt. Kan er in deze concrete situatie mogelijkwijze een vrijstelling tot verplichting bekeken of onderzocht worden? Er heeft ook een vrijstelling bestaan

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Les personnes qui portent un appareil auditif entendent un sifflement assourdissant lorsqu'elles portent le casque de protection obligatoire. Il n'existe pas de modèle de casque ne couvrant pas les oreilles. Il va de soi que s'abstenir de porter l'appareil auditif ou le débrancher n'est pas davantage prudent.

Ces personnes ne pourraient-elles être dispensées du port du casque obligatoire?

voor zwangere vrouwen inzake het dragen van de veiligheidsgordel. Kan er niet in dezelfde richting gedacht worden aan een vrijstelling voor mensen met dit specifieke probleem?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, wat het dragen van een hoorapparaat betreft, heb ik al op twee andere vragen antwoord gegeven. Ik begrijp de vraag die gesteld is in verband met dit probleem. U weet dat de rijbewijsreglementering tot nu toe geen beperking oplegt aan de mensen met een hoorprobleem. Gelet op bijvoorbeeld het geluidsvolume van de bromfiets en het feit dat wanneer een helm gedragen wordt de mogelijkheden om te horen fel worden verminderd, moet het belang van het vermogen om te horen tijdens het gebruik van de bromfiets niet worden overschat. Er is natuurlijk de mogelijkheid om het hoorapparaat uit te schakelen, maar het is de persoon zelf die daarin een evenwicht moet vinden.

In verband met deze vraag en andere vragen voor andere categorieën van mensen ben ik bezig een inventaris te maken van alle vragen om uitzonderingen. In het bijzonder voor het specifieke probleem voor mensen met een hoorapparaat heb ik een vraag gesteld aan de Hoge Raad voor de Gehandicapte Personen om een advies te krijgen en om te kijken of er iets kan worden gedaan. Misschien moet dat herbekeken worden maar ik hoop dat dit kan gebeuren op basis van een advies dat in dit verband kan helpen. Ik ben dus bezig met het maken van een inventaris, waarbij rekening wordt gehouden met uitzonderingen voor sommige gevallen, met inbegrip van mensen met een handicap. Op basis van een advies van de Hoge Raad voor Gehandicapte Personen hoop ik misschien iets te kunnen doen. Misschien is dat niet nodig. Wij zullen dat bekijken op basis van dit advies.

01.03 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik begrijp dat u bezig bent met de problematiek. Het is nuttig dat u wacht op een advies van de Hoge Raad voor Gehandicapte Personen omdat zij de situatie uiteraard van dichtbij volgen. Hebt u een idee tegen wanneer de inventaris klaar kan zijn en het advies binnen kan zijn?

01.04 Minister **Isabelle Durant**: Het advies is één of twee weken geleden gevraagd. Ik hoop dat ze binnen een maand kunnen antwoorden. Op die basis en samen met andere elementen die niets te maken hebben met gehandicapte personen, bijvoorbeeld leveranciers, hoop ik binnen enkele maanden de evaluatie te maken wat de uitzonderingen betreft die al dan niet moeten worden toegestaan. Ik hoop dit binnen enkele maanden te kunnen besluiten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

La **présidente**: La question B023 de Mme Trees Pieters est reportée à une date ultérieure.

02 **Vraag van de heer Ferdy Willems aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herziening en actualisering van de omzendbrief CIR/GDF-01, uitgave 03/05/1994, betreffende de modelluchtvaartsport" (nr. B027)**

02 **Question de M. Ferdy Willems à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la révision et l'actualisation de la circulaire CIR/GDF-01, publiée le 03/05/1994,**

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'importance de l'ouïe dans le cadre de l'utilisation d'un cyclomoteur ne doit pas être surestimée. Il est donc bel et bien possible de débrancher l'appareil auditif. Mes collaborateurs répertorient actuellement les exceptions possibles et nous attendons également l'avis du Conseil supérieur des personnes handicapées. Nous pourrions peut-être envisager d'adopter une mesure d'exception pour les personnes qui portent un appareil auditif.

01.03 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Quand pouvons-nous espérer cet avis?

01.04 **Isabelle Durant**, ministre: La question a été posée, il y a une ou deux semaines. J'attends une réponse dans le mois. Nous voulons terminer l'évaluation de l'inventaire des dérogations dans quelques mois.

relative à l'aéromodélisme" (n° B027)

02.01 Ferdy Willems (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag betreft de rondzendbrief van 3 mei 1994 die aan herziening toe is. Dit is een zaak die al besproken is met de Nederlandstalige en Franstalige federaties van deze sporttak. Er is een versie uitgewerkt door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur over de vliegveld- en vliegverkeersregels. De definitieve versie had er na een jaar van besprekingen tegen september 2002 moeten zijn. De ontwerptekst is er. De laatste versie die mij bekend is, dateert van 25 maart 2002. Ik heb informeel vernomen van kennissen dat dit nog altijd niet is gepubliceerd. Voor een leek als ik is het duidelijk dat hier toch wel zeer serieuze problemen zijn.

Een eerste probleem is de plaats om op te stijgen en te landen parallel aan de terreinen die moeten worden overvlogen. Volgens het Vlarem – Vlaamse wetgeving - is dit hinderlijk. Hier doen zich direct twee fundamentele problemen voor. Ten eerste, alleen de gronden waarover wordt gevlogen, zijn hinderlijk. Dit kan niet. Ten tweede, hier wordt met twee maten gemeten, zegt men, want diezelfde beperkingen gelden niet voor andere sporten die van de lucht gebruikmaken zoals zweefvliegtuigen, sportvliegtuigen, ballonnen, parapente, enzovoort. Dit zijn allemaal dingen die ook lawaaihinder produceren. Er moet dus een onderscheid worden gemaakt tussen de terreinen waar men opstijgt en landt en de terreinen waar men overvliegt.

Een tweede groot probleem rijst rond de uren van activiteit. Het Vlarem – Vlaamse wetgeving – stelt dat het verboden is van 7.00 uur 's avonds tot 7.00 uur 's morgens wegens geluidshinder. Onmiddellijk doet zich hier een zeer groot bevoegdheidsprobleem voor. Dit is een federale materie. Wat in de lucht gebeurt, is federale bevoegdheid; wat op de grond gebeurt en de hinder op de grond is gewestmaterie. Ingevolge de wet van 1937 is die rondzendbrief van 1994 er gekomen. Hier is sprake van een conflict inzake bevoegdheden, een overschrijding van de bevoegdheden. Het Vlarem zou de Vlaamse bevoegdheden overschrijden.

Dat werd ook bevestigd door de Raad van State in 1993 en in 1997 in een aantal vonnissen van de rechtbanken van eerste aanleg van Antwerpen en Gent. Het is ook conform de gewone natuurwet die zegt dat men van september tot april met de huidige VLAREM-regeling in de duisternis kan vliegen, wat dus niet kan. Precies om die reden handhaaft het Bestuur van de Luchtvaart in andere sectoren de regeling van 7 tot 7. Heel deze materie is uitgebreid aan bod gekomen in het Vlaams Parlement en men is er daar ook niet uitgeraakt.

Een derde en laatste groot probleem doet zich voor bij de harmonisering van de federale en de Vlaamse wetgeving. Wanneer het gaat om kwetsbare gebieden die worden aangetast – ik heb het onder andere over de vogelhabitat –, is het duidelijk dat er een uitdovend beleid moet komen. Voor niet-kwetsbare gebieden moeten de clubs echter aan een terrein kunnen geraken. Eenendertig van de 51 clubs hebben daarom een aanvraag bij de gemeentebesturen gedaan, maar ze krijgen geen antwoord. Het gemeentebestuur zegt slechts dat het niet tot haar materie of haar bevoegdheid behoort. Op

02.01 Ferdy Willems (VU&ID): Les amateurs d'aéromodélisme sont confrontés à certains problèmes dans l'exercice de leur hobby. C'est la raison pour laquelle il a été procédé à une révision et à une actualisation de la circulaire CIR/GDF-01, en collaboration avec les fédérations néerlandophone et francophone d'aéromodélisme, la VML et l'AAM. La nouvelle circulaire était attendue pour septembre 2002, mais elle n'a toujours pas été publiée. Le dernier projet de texte date du 25 mars 2002.

Un premier problème concerne l'agrégation des pistes d'atterrissage et les nuisances provoquées au-dessus des parcelles survolées. Selon la norme VLAREM, l'aéromodélisme est source de nuisances, mais pas les autres activités aériennes. En ce qui concerne les heures d'activité, il y a un conflit de compétences, comme l'a d'ailleurs confirmé le Conseil d'Etat. En outre, les clubs concernés se trouvent dans une situation d'insécurité juridique.

Cette matière a déjà été examinée au Parlement flamand mais là non plus, aucune solution n'a pu être dégagée. La nouvelle circulaire devrait permettre de résoudre tous ces problèmes.

La concertation relative au projet de texte du 25 mars 2002 est-elle terminée? Quand cette circulaire essentielle sera-t-elle publiée et quand prendra-t-elle ses effets?

die manier blijft de rechtsonzekerheid bestaan.

Bovendien is de Vlaamse wetgeving strenger dan de Waalse, waardoor Vlaamse beoefenaars van deze sport uitwijken naar Wallonië. Dat is ook uitgebreid aan bod gekomen in het Vlaams Parlement in februari 1999 en recent nog op 10 december 2002 toen het handelde over lawaaihinder en sport. Minister Dua van het Vlaams Gewest kwam daar tot zeer terechte vaststellingen. Ze stelde dat er aan twee zijden ergernis bestond. Enerzijds zijn er de beoefenaars van deze sport die zeggen dat ze feitelijk in de onwettelijkheid zitten en zich dus in een heel moeilijke situatie bevinden. Anderzijds is er de burger die geen geluidshinder in zijn buurt wenst. Minister Dua probeert beide partijen te verzoenen door in het vooruitzicht te stellen dat er in Vlaanderen beoordelingscriteria en multifunctionele terreinen moeten komen.

Dat zijn allemaal maar plannen. Het zijn weliswaar goede plannen, maar intussen staat men op het terrein nergens. Vandaar dat de circulaire die ik heb gelezen, een oplossing kan bieden. Voor deze sport althans biedt deze circulaire een duidelijke uitweg. Hij regelt bijna alles: de categorieën, de aanvraagprocedure en de exploitatievoorwaarden.

Belangrijk is ook dat de rondzendbrief uitdrukkelijk bepaalt dat de toelating moet worden gegeven door het Bestuur van de Luchtvaart. Verder bepaalt de rondzendbrief wat hinder is, welke terreinen mogen gebruikt worden en legt een beperking op van zonsondergang tot zonsopgang.

Mevrouw de minister, is deze onderhandelingsronde afgerond? Is de rondzendbrief van maart 2002 definitief? Werd terzake nog overleg gepleegd? Werd de Vlaamse regering bij het overleg betrokken? Moet dat nog gebeuren? Indien de rondzendbrief definitief is, zal hij gepubliceerd worden? Dat is immers broodnodig om de mensen op het terrein uit de onwettelijkheid te halen. Dit kan een klein probleem lijken. Voor deze sport is het echter een groot probleem omdat ze zich in de totale onwettelijkheid bevindt en er niet uitraakt, zelfs niet na raadpleging van gemeente- en provinciebesturen.

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, ik dank de heer Willems voor de vraag die mijn aandacht vestigt op sommige problemen en mij de mogelijkheid biedt een stand van zaken toe te lichten.

Aanvankelijk was de afronding van de herziening van de bewuste rondzendbrief gepland in het najaar 2002. Dit werk heeft vertraging opgelopen wegens andere prioriteiten van de betrokken diensten, onder meer wegens de internationale gevraagde en opgelegde certificatie van de luchthavens. Het directoraat-generaal Luchtvaart werkt aan een actualisatie van deze rondzendbrief betreffende de modelluchtvaart en heeft de intentie de nieuwe rondzendbrief tegen 1 juli 2003 van kracht te laten worden.

Mijnheer Willems, de door u vermelde knelpunten worden allemaal herzien. Een contactvergadering waarop de Nederlandstalige en de Franstalige Federatie voor Modelluchtvaartsport, het Vlaams ministerie van Sport en het federale departement van Landsverdediging zullen worden uitgenodigd, is gepland op 25 maart

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'élaboration de la nouvelle circulaire a accusé du retard en raison d'autres priorités des services concernés, comme la certification internationale des aéroports. Le directeur général de la navigation aérienne a l'intention de faire entrer en vigueur la circulaire, dans laquelle tous les problèmes sont abordés, pour juillet 2003.

A l'issue de la réunion de contact exploratoire avec les fédérations néerlandophone et francophone d'aéromodélisme, le ministère flamand des Sports et le département fédéral de la

2003 op het BLOSO.

Na deze verkennende ronde waarop vooralsnog slechts één Gewest, waar de knelpunten zich situeren, werd uitgenodigd, moeten ook de andere Gewesten geraadpleegd worden. Ondanks het krappe tijdsschema hoopt het directoraat-generaal Luchtvaart de gestelde tijdslimiet van zomer 2003 te halen. Zolang blijft de huidige rondzendbrief van kracht.

Ik hoop en zal er druk op zetten om tegen juli 2003 te kunnen afronden en een nieuwe omzendbrief te kunnen publiceren met nieuwe maatregelen omtrent de verschillende elementen waarover u uw vraag stelt.

02.03 **Ferdie Willems** (VU&ID): Mevrouw de minister, ik ben bijzonder tevreden met uw antwoord. U onderkent de problemen die ik heb geschetst. U stelt dat die er inderdaad zijn. Er is inderdaad een internationale dimensie. Er is een dimensie naar het Vlaamse Gewest. Dat onderkent u ook. Ik verheug mij over de datum, 1 juli 2003, als u die haalt. Uw werkkraacht kennende is het mogelijk dat u die datum haalt, want het is nodig. Op dit terrein zit men in de onwettelijkheid. Ik zou dan ook willen vragen aan de overheid dat men, tot die circulaire is gepubliceerd, een zeker gedoogbeleid voert, dat men niet gaat verbaliseren of vervelend gaat doen, want het zijn niet de clubs die in de fout zijn gegaan. Zij kunnen er ook niet aan doen dat er een heel ingewikkeld juridisch kluwen ontstaat tussen Gewest en Gemeenschappen. Zij mogen daar het slachtoffer niet van zijn. Als ik dat allemaal uit uw antwoord mag begrijpen, dan ben ik zeer tevreden met uw antwoord en kijk ik met belangstelling uit naar de oplossing van dit probleem.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 **Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances provoquées par la SNCB" (n° B072)**

03 **Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de door de NMBS veroorzaakte hinder" (nr. B072)**

03.01 **Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, les habitants de plusieurs rues riveraines à la gare d'Arlon subissent les importantes nuisances sonores dues à la présence d'engins de traction diesel de la SNCB qui sont en stationnement et en fonctionnement continu à proximité de cette gare.

Si je m'adresse à vous, c'est parce qu'au niveau de la SNCB, ces nuisances sont minimisées, alors qu'elles sont confirmées par les mesures effectuées par la police de l'environnement de la Région wallonne. Le rapport technique du mesurage daté du 6 février 2003 constate un bruit continu préoccupant, en raison du niveau sonore élevé et de la durée de ces émissions. Les riverains estiment, à juste titre, qu'ils n'ont pas, en plein tissu urbain, à subir ces conséquences. Il faut savoir qu'auparavant ces locomotives stationnaient à Stockem en pleine campagne.

Madame la ministre, pourquoi ce déplacement? Que comptez-vous faire pour supprimer ces nuisances à Arlon?

Défense nationale, le 25 mars, les autres Régions devront encore être consultées.

J'espère que la nouvelle circulaire sera prête pour la fin du mois de juin. L'ancienne circulaire restera en vigueur jusqu'à ce moment-là.

02.03 **Ferdie Willems** (VU&ID): Je suis très satisfait de cette réponse. La ministre reconnaît la problématique qui revêt, en effet, une dimension internationale et interrégionale et elle promet de trouver rapidement une solution.

En attendant la nouvelle circulaire, je plaide en faveur de la mise en œuvre, sur le terrain, d'une politique de tolérance. Le désordre juridique entre les Communautés et les Régions n'est pas imputable aux clubs.

03.01 **Josy Arens** (cdH): Volgens het technisch verslag van de milieupolitie van het Waals Gewest van 6 februari 2003 veroorzaakt de aanwezigheid van tractievoertuigen van de NMBS geluidshinder in de buurt van het station van Arlon.

Wat bent u van plan te doen om die geluidshinder in Arlon te verhelpen?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, monsieur Arens, je confirme vos propos. Depuis l'installation des conducteurs diesel à Arlon, en date du 15 décembre dernier, il existe effectivement un problème au niveau des nuisances sonores engendrées par ce matériel diesel qui stationne actuellement à Arlon. Il est vrai qu'en période de gel, il est techniquement indispensable de faire tourner ces machines de minuit à quatre du matin au moins pour qu'elles puissent démarrer le matin.

Des mesures ont été prises mais il semble qu'elles sont insuffisantes par rapport au problème qui se pose. Dès lors, des instructions strictes seront données aux conducteurs pour que les locomotives diesel soient arrêtées le soir, dès que leur maintien en fonctionnement n'est plus justifié par les basses températures, dont la limite est fixée au-dessus de -5°C .

Si leur maintien en fonctionnement est tout à fait indispensable, des instructions seront également données pour que, dans toute la mesure du possible, leur stationnement à Stockem, où il est possible de les faire tourner sans déranger le voisinage, puisse être effectué, comme vous le suggériez d'ailleurs dans votre question.

Deux éléments pour conclure: d'abord faire procéder au transfert du ce matériel et, ensuite, si quelques engins devaient, d'un point de vue strictement technique, rester basés à Arlon, limiter leur fonctionnement en fonction des températures. La première mesure vise évidemment leur déplacement.

03.03 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je vous signale à nouveau que, jusqu'au 15 décembre, le fonctionnement de ces machines ne posait aucun problème à partir de Stockem. Dès lors, j'espère qu'une solution sera trouvée pour les déplacer à Stockem car, je le répète, elles sont en plein tissu urbain, au centre de la ville d'Arlon, où elles fonctionnent nuit et jour.

Le printemps étant proche, nous ne devrions plus connaître de gelées trop fortes. Je compte néanmoins sur vous. Si j'ai bien compris votre réponse, vous allez tout mettre en œuvre pour qu'il y ait le moins de nuisances sonores possibles dans l'immédiat et, s'il le faut, vous prendrez les mesures nécessaires pour reconduire ces locomotives à Stockem.

03.04 Isabelle Durant, ministre: Comme vous le savez, je ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel en la matière, mais des instructions seront, en tout cas, données pour que ce matériel ne soit pas utilisé de manière injustifiée et pour qu'il soit déplacé en tout ou en partie vers Stockem. Par ailleurs, je ne suis pas davantage ministre de la Météo. J'espère que la température ne descendra pas en dessous de -5°C et qu'une solution structurelle sera trouvée, indépendamment de la question conjoncturelle de la météo.

03.05 Josy Arens (cdH): Jusqu'à présent, la SNCB a minimisé ces problèmes, mais j'estime qu'ils sont réels au cœur d'Arlon. Dès lors, comme vous êtes souvent sur la bonne voie, j'espère qu'une solution sera rapidement trouvée.

03.02 Minister Isabelle Durant: Er is inderdaad geluidshinder. Omdat het vriest moeten de dieselmotoren van middernacht tot 4 uur 's morgens draaien. De treinbestuurders zullen de opdracht krijgen de motoren 's avonds stil te leggen, op voorwaarde dat de weersomstandigheden het toelaten en dat is tot -5°C . Als de huidige situatie dient te worden gehandhaafd, zal de terugkeer naar Stockem worden overwogen.

03.03 Josy Arens (cdH): Tot 15 december werden de voertuigen in Stockem geparkeerd en ging alles zeer goed. In Aarlen zitten we echter midden in de stad!

03.04 Minister Isabelle Durant: Er zullen richtlijnen worden gegeven met de bedoeling een structurele oplossing uit te werken.

03.05 Josy Arens (cdH): De NMBS minimaliseert de hinder, die nochtans een feit is. Ik hoop dat snel een oplossing kan worden

gevonden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jan Eeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van autotreinen en nachttreinen vertrekkende vanuit Denderleeuw" (nr. B073)

04 Question de M. Jan Eeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression des auto-trains et des trains de nuit au départ de Denderleeuw" (n° B073)

04.01 Jan Eeman (VLD): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de raad van bestuur van de NMBS besliste op 14 februari jongstleden om vanaf 14 december 2003 geen door de NMBS georganiseerde autotreinen en internationale nachttreinen meer aan te bieden. Dat heeft in de eerste plaats tot gevolg dat er zich een nog grotere wegbelasting zal voordoen en dit vooral tijdens het weekend en de verlofperiodes. Ik denk dat dat indruist tegen alle terechte verkeersdoeleinden. Ongeveer 80.000 reizigers zullen immers uiteindelijk aangewezen zijn op andere verkeersmodi, met uiteraard alle moeilijkheden van dien.

Ten tweede, de betrokken werknemers van Wagonlits – het zijn er ongeveer 180 als mijn inlichtingen juist zijn – dreigen hun job te verliezen.

Ten derde, de betrokken werknemers van de NMBS, met uitzondering van de treinbestuurders en de treinwachters, zouden eveneens hun werk kunnen verliezen en/of van standplaats moeten veranderen.

Ten slotte zal uiteraard de plaatselijke horeca daaronder lijden.

Gelet op het voorgaande wil ik de volgende vragen stellen. Ten eerste, wat is de uiteindelijke reden van stopzetting van deze activiteit? Immers, indien u mij – zoals ik vermoed – zal antwoorden dat de hoofdreden de reële verliescijfers terzake is, vernam ik graag waarom de NMBS een viertal jaar geleden deze zogenaamde "risicoactiviteit" op stapel zette en zelfs uitbouwde. Daar is de logica wat mij betreft toch heel ver zoek.

Ten tweede, welke zijn de ontvangsten en uitgaven verbonden aan deze activiteiten voor de jaren 2000, 2001 en 2002 voor Denderleeuw en voor de andere vestigingsplaats, met name Bressoux?

Ten derde, welke investeringswerken werden uitgevoerd in Denderleeuw en wat is de kostprijs hiervan voor dezelfde jaren?

Ten vierde, welke zijn de eventuele gevolgen voor de personeelsleden tewerkgesteld in de omgeving van het station Denderleeuw?

Ten vijfde, wat gebeurt er met de in dat verband door de NMBS aangelegde infrastructuur en meer bepaald de parkings en de opvanglokalen?

04.01 Jan Eeman (VLD): Le conseil d'administration de la SNCB a décidé de supprimer, à partir du 14 décembre 2003, les auto-trains et les trains de nuit internationaux. Par conséquent, les routes seront plus encombrées avec toutes les conséquences déplorables qui s'ensuivent. Les employés de Wagon-Lits risquent de se retrouver sur le carreau. Il est possible que les travailleurs concernés de la SNCB subissent des mutations ou perdent leur emploi. Enfin, l'horeca local s'en ressentira.

Quelle est la raison de cette cessation d'activités? C'est la SNCB elle-même qui a mis sur pied cette "activité à risques" voici environ quatre ans.

Quelles étaient les recettes et les dépenses de cette activité, en 2000, 2001 et 2002, pour Denderleeuw et Bressoux? Quels travaux d'infrastructure ont été réalisés à Denderleeuw? Quel était le coût de ces travaux, en 2000, 2001 et 2002? Quelles sont les conséquences de cette situation pour le personnel de Denderleeuw? Que devient l'infrastructure utilisée par la SNCB à Denderleeuw? Pourquoi ne pas envisager de conserver quand même les lignes rentables?

Ten slotte, waarom wordt niet overwogen om de paar rendabele lijnen voorlopig te behouden?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, met uitzondering van het grensoverschrijdend vervoer, dat ik als dusdanig heb opgenomen in de wet, vormt het internationaal vervoer van reizigers geen opdracht van openbare dienst. Dat is natuurlijk een beperking wat de aandeelhouder betreft. In afwachting vindt de NMBS dat de activiteit rendabel moet zijn. Zij slaagt er niet in deze activiteit rendabel te maken en dit zowel om redenen die verband houden met de concurrentie van de luchtvaart als met de beheerskeuze.

Rekening houdend met de weinig rendabele resultaten van Denderleeuw stel ik mij in dit opzicht bijvoorbeeld ernstige vragen over het klantenverlies dat kon zijn veroorzaakt door bijvoorbeeld de sluiting van de autoslaaptreinterminal van Schaarbeek die gelegen is in de hoofdstad van Europa en zowel per auto als per trein goed bereikbaar is.

Mijnheer Eeman, ik lees u het antwoord van de NMBS inzake haar bevoegdheden op uw vragen voor. Ik geef een samenvatting van de analyse van de NMBS. Sinds enkele jaren moest de NMBS steeds meer van haar nachttreinen op eigen risico inleggen met betaling van alle kosten tot de eindbestemming. Hiertegenover stond wel dat ook alle inkomsten voor de NMBS bestemd zijn. De NMBS wordt hierbij echter geconfronteerd met steeds sneller toenemende kosten voor het rijden van haar treinen in het buitenland waardoor de verbetering van de rentabiliteit zoals vereist voor het realiseren van de break even van deze commerciële nachtactiviteit, onmogelijk is geworden. Ik heb u eveneens de tabel van Denderleeuw en Bressoux van 2000-2001-2002 gegeven.

De weerslag van de afschaffing van deze activiteiten voor het personeel wordt op dit ogenblik geanalyseerd. Zodra de effectieve personeelsleden van een werkzetel overtallig worden, worden de specifieke beschikkingen van het statuut van de wegens afschaffing van betrekking van bediende van toepassing. Dit reglement bepaalt onder meer de manier van aanwijzing van beschikbare bedienden, de voorwaarden voor wederaanstelling van de bedienden op een definitieve of tijdelijke vacante post van zijn/haar graad. Ingeval dergelijke wederaanstelling niet mogelijk is, moet een tijdelijke "wederbenutting" in een vacante betrekking van een andere graad overwogen worden. De wederaanstelling en de tijdelijke "wederbenutting" zullen bij voorkeur geschieden in het district waartoe de bediende behoort en mogen geen afwezigheid uit de woonplaats van meer dan 12 uur voor gevolg hebben. In afwachting van de wederopname in het functionele kader worden de beschikbare bedienden voorlopig herbenuttigd om occasionele werken uit te voeren. Bij zijn/haar reïntegratie in het voorvermeld kader kan de bediende onder bepaalde voorwaarden bepaalde toelagen, vergoedingen of compensatie in tijd bekomen. Dat is de regelgeving die moet worden uitgevoerd in het kader van verplaatsing van personeel.

Dit zijn de elementen van antwoord, de cijfers en bepalingen waarin voorzien is in het kader van verplaatsing van personeel en de analyse van de NMBS met betrekking tot haar bevoegdheden inzake

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les transports internationaux ne font pas partie des missions d'une société de transports publique. Le développement de cette activité constitue un choix politique propre à la SNCB.

Cette activité a cessé d'être rentable en raison de la concurrence des transports aériens. Le fait que Denderleeuw n'ait plus été rentable a peut-être un rapport avec la fermeture de la gare de transit auto de Schaarbeek, qui était très fréquentée.

La SNCB m'a elle-même communiqué qu'elle devait affréter de plus en plus de trains de nuit à ses propres risques et en assumer tous les coûts jusqu'à la destination finale. En raison de l'augmentation des coûts pour les trains circulant à l'étranger, ceux-ci ne sont toutefois plus rentables et il est devenu impossible d'atteindre un point d'équilibre.

En ce qui concerne les recettes et les dépenses pour Denderleeuw et Bressoux, je transmettrai un tableau à M. Eeman.

Les conséquences pour le personnel sont à l'examen. Tous les travailleurs seront traités conformément au règlement et en respectant le statut dans la mesure du possible.

Les membres du personnel dont le poste sera supprimé seront de préférence réaffectés ou temporairement placés en instance de réutilisation dans le district de leur domicile. On tentera de veiller à ce que leur mission ne les éloigne pas plus de 12 heures de leur foyer. Dans l'attente d'un véritable rengagement, il peut être demandé au personnel d'effectuer des missions occasionnelles.

commerciële activiteiten en de raming van de rentabiliteit van deze diensten.

04.03 Jan Eeman (VLD): Mevrouw de minister, alhoewel u een aantal gegevens hebt meegedeeld, wens ik nog een aantal bijkomende vragen te stellen en bemerkingen te maken.

Het basisprincipe dat de Spoorwegen privé-vervoer niet als doelstelling voor ogen moeten houden is correct. Dat was echter 4 jaar geleden niet anders. Ik begrijp de "statutaire bocht" die werd genomen niet. Ik herhaal dat 4 jaar geleden privé-vervoer evenmin een prioriteit van de NMBS was.

Dat is dus onbetwistbaar een reëel feit.

Ten tweede, u hebt natuurlijk terecht verwezen naar wat de NMBS u als dusdanig doorgeeft, maar ik leid er toch uit af dat voor bepaalde personeelsleden er zich heel wat situaties zullen voordoen die allesbehalve comfortabel zullen zijn.

Ten derde, ik heb niets gehoord over eventueel meer rendabele lijnen die toch nog zouden kunnen in dienst worden gehouden. Ik weet niet wat de NMBS daarmee al dan niet nog zinnens zou zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de compensatie door de federale overheid van de kortingsbonnen die de NMBS zijn klanten aanbiedt" (nr. B090)

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la compensation par les autorités fédérales des bons de réduction offerts par la SNCB à ses clients" (n° B090)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, eind vorig jaar heeft de regering de NMBS een kortingsysteem opgelegd voor pendelaars met abonnementen. Er moesten kortingsbonnen worden uitgereikt. Wij hebben toen via de pers vernomen dat de gedelegeerd bestuurder hier, weliswaar schoorvoetend, op is ingegaan. Hij drukte de wens uit dat de regering hier tijdens haar begrotingscontrole over zou spreken om het nieuwe systeem, dat ongeveer 11 miljoen euro zou kosten, te compenseren.

Ik heb u de afgelopen week in de pers horen verklaren dat u blij was dat de NMBS niet voort moest inleveren in het kader van de begrotingscontrole. Ik heb u echter niets horen zeggen over dit aspect, namelijk of die compensatie zou opgenomen zijn in de begrotingscontrole. Ik heb dan ook een aantal concrete vragen aan u.

Bent u het ermee eens dat de federale Staat die kosten op zich moet nemen zoals afgesproken? Zo ja, zal dit nog gebeuren in het kader van de begrotingscontrole? Zo neen, waarom niet? Bent u het er in dat geval mee eens dat de NMBS afziet van de invoering van dat nieuwe kortingsysteem?

Hebt u er bij uw collega's op aangedrongen dat dat ook daadwerkelijk zou gebeuren?

04.03 Jan Eeman (VLD): Je comprends le principe de base de la SNCB – le transport privé n'est pas obligatoire – mais c'était tout de même déjà le cas il y a quatre ans. Il s'agit d'un tournant sur le plan statutaire.

Le personnel sera quand même confronté à un certain nombre de situations inconfortables.

La ministre n'a pas réagi à la proposition de ne pas fermer les lignes rentables.

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): D'après l'administrateur délégué, M. Karel Vinck, le pouvoir fédéral doit trouver, lors du contrôle budgétaire, un moyen de compenser les coûts de l'introduction obligatoire du système des bons de réduction, soit 11 millions d'euros.

La ministre accepte-t-elle cette compensation? Est-elle inscrite dans le cadre du contrôle budgétaire? Quand la SNCB disposera-t-elle de ces fonds? Si la compensation est rejetée, la ministre acceptera-t-elle la suppression de ce système par la SNCB? Combien la mise en œuvre du système a-t-elle déjà coûté à la SNCB?

Als de federale Staat die kosten op zich neemt, wanneer kan de NMBS dan over dat geld beschikken?

Hebt u er een idee van hoeveel de NMBS op dit ogenblik reeds heeft uitgegeven om het systeem op te starten? Ik heb begrepen dat er vele brieven verstuurd zijn naar de pendelaars. Blijkbaar waren deze brieven niet erg duidelijk of doorzichtig, maar dat is een ander probleem. Er is ook geïnvesteerd op het vlak van de automatisering. Kunt u ons daar iets meer over vertellen?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, wij hebben inderdaad beslist om de trouwe treinkaarthouders een waardebon van 10% van een jaartreinkaart toe te kennen. Het doel van deze maatregel is de duurzame mobiliteit te bevorderen. Het kortingsysteem is sinds begin januari van toepassing. De bedoeling is de stijging van het gebruik van de trein met 11% in de voorbije drie jaar te verankeren en zo een bijdrage te leveren tot het woon-werkverkeer. De tarieven zijn niet het enige maar toch een belangrijk element van de klantenbinding.

Rekening houdend met de financiële toestand van de NMBS en met de beslissing van de regering werd door de raad van bestuur van de NMBS op 20 december 2002 beslist dat die maatregel alleen kan worden toegepast als de federale staat de kosten ervan op zich neemt en de NMBS volledig compenseert. Het is een noodzakelijke voorwaarde om het kortingsysteem dat al sinds begin januari van toepassing is te behouden.

De maatregel wordt gecompenseerd door een vermindering van de dividenden die de NMBS moet betalen aan de Financiële HST, zoals voorzien in de programmawet, en de raad van bestuur van de NMBS heeft deze formule op 7 februari aanvaard.

05.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat de compensatie gebeurt door de vermindering van de dividenden zoals voorzien in de programmawet. U hebt mij echter niets verteld over de wijze waarop het kostensysteem op dit ogenblik uitgebouwd wordt. Ik weet dat de raad van bestuur nadat wij de programmawet besproken hebben, ergens half december, op 20 december beslist heeft om die maatregel door te voeren op voorwaarde dat ze volledig voor de kosten zou worden gecompenseerd.

Op dat ogenblik was die regel uit de programmawet toch al bekend. Ik heb intussen altijd begrepen dat de heer Vinck blijkbaar rekent op een rechtstreekse compensatie van die kosten, maar ik heb daar op dit ogenblik onvoldoende zicht op. Ik ga zeker natrekken of de heer Vinck hiermee akkoord is gegaan, temeer daar u zegt dat de raad van bestuur blijkbaar op 7 februari die regel heeft aanvaard. Ik zal zeker verder natrekken of dit hiermee bedoeld werd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch comité bij de NMBS" (nr. B091)**

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'objectif de l'introduction du bon de valeur de 10% est de favoriser la mobilité durable et de renforcer la relation avec les clients.

Le 20 décembre 2002, la SNCB a déclaré que le pouvoir fédéral doit assumer les coûts de cette opération. Les dépenses liées au système de réduction sont compensées par une diminution des dividendes imposées à la SNCB pour le financement du TGV, ce qui était d'ailleurs prévu dans la loi-programme. Le conseil d'administration de la SNCB a souscrit à cette mesure le 7 février dernier.

05.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre n'a fourni aucune information sur la façon dont le système des frais est organisé.

Quand la SNCB a estimé, le 20 décembre, que le pouvoir fédéral devrait prendre les coûts en charge, le contenu de la loi-programme qui, selon la ministre, reprenait notamment la mesure compensatoire, n'était-il pas déjà connu connu?

Je croyais que M. Vinck visait plutôt une compensation directe. Je vais vérifier cela.

06 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comité stratégique de la SNCB" (n° B091)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in de wet op de overheidsbedrijven hebt u inderdaad voorzien in het strategisch comité. Ik heb echter begrepen dat er hier nog altijd problemen rijzen. Het gaat dan vooral over de samenstelling. Is het strategisch comité zoals het voorzien is in de gewijzigde wet op de NMBS reeds samengekomen in zijn nieuwe samenstelling? Zo ja, hoe is het nu precies samengesteld? Graag had ik de namen van de afgevaardigden van de verschillende vakorganisaties gekend.

Ik heb onlangs in de pers gelezen dat het comité nog niet definitief samengesteld zou zijn. Ik dacht dat het in een interview met de heer Schouppe was. Ik las daar dat het zo zou zijn dat de raad van bestuur bepaalde strategische beslissingen pas kan nemen als zij een voorafgaand advies van het strategisch comité gekregen heeft. U heeft dat ook in de wet voorzien. Kan u vertellen hoe vaak het comité reeds is samengekomen en over welke dossiers het comité zich reeds gebogen heeft?

06.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega's, het strategisch comité werd op 20 december 2002 aangesteld, overeenkomstig artikel 161 ter § 5 van de wet van 21 maart 1991. De programmawet van 25 december 2002 heeft de samenstelling van dit comité gewijzigd.

Het comité vergaderde voor het eerst in zijn nieuwe samenstelling op 17 januari 2003. Het strategisch comité is geldig samengesteld omdat artikel 161 ter § 7 erin voorziet dat het strategisch comité om geldig te zijn samengesteld, moet bestaan uit minstens 10 benoemde leden. Momenteel bestaat het uit 14 leden. Deze 14 zijn 10 leden van de raad van bestuur en 4 leden van het directiecomité. De vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties werden nog niet benoemd bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. De vakbondsorganisaties werden verzocht hun vertegenwoordigers voor te stellen. Twee organisaties hebben echter niet geantwoord.

Het strategisch comité komt op geldige wijze samen en verschaft adviezen aan de raad van bestuur over de strategische keuze die de raad van bestuur moet maken. Het strategisch comité heeft reeds vier keer vergaderd. Dat gebeurde op 20 december 2002, op 17 januari 2003, op 7 februari 2003 en 14 februari 2003. Het heeft de volgende dossiers besproken: het ontwerp van huishoudelijk reglement, de exploitatiebegroting voor 2003, het investeringsbudget voor 2003, het dossier-ABX en het schrappen van de klassieke nachttreinen.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik begrijp dat er een probleem blijft bestaan bij de afvaardiging van de vakbondsorganisaties. Het strategisch comité is door u opgericht precies om de vakorganisaties uit de raad van bestuur te krijgen. Ze zouden echter wel afgevaardigd worden in het strategisch comité en zouden daar een belangrijke invloed hebben in verband met een aantal toch wel heel belangrijke beleidsbeslissingen die tot de

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): A la suite de la loi sur les entreprises publiques, la SNCB doit créer un comité stratégique. Quand ce comité nouvellement constitué s'est-il réuni pour la première fois? Le comité est-il composé réglementairement? La ministre peut-elle me communiquer les noms des délégués syndicaux? La composition actuelle est-elle définitive?

Le conseil d'administration peut-il prendre des décisions stratégiques sans l'avis du comité stratégique? Combien de fois le comité s'est-il réuni et quels dossiers ont-ils été discutés?

06.02 Isabelle Durant, ministre: Le comité stratégique a été installé le 20 décembre 2002. La loi-programme de 2002 en a modifié la composition. Il doit compter au moins 10 membres. A l'heure actuelle, 14 membres font partie de ce comité: dix membres du conseil d'administration et quatre du comité de direction. Les délégués syndicaux ne sont pas encore nommés, les deux organisations syndicales ayant omis de répondre à la demande de désigner un représentant. Le comité s'est réuni à quatre reprises, le 17 janvier pour la première fois dans sa nouvelle composition. Les dossiers suivants ont été examinés: le règlement d'ordre intérieur, le budget d'exploitation pour 2003, le budget d'investissements pour 2003, ABX et la suppression des trains de nuit classiques.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Le comité stratégique a été créé pour écarter les organisations sociales du conseil d'administration. Par le biais du comité, ils devraient toutefois continuer à exercer une influence

bevoegdheid van het strategisch comité behoren.

Het is nu toch wel heel merkwaardig om vast te stellen dat het in feite alleen de leden van de raad van bestuur en de leden van het directiecomité zijn die in de gewijzigde samenstelling bijkomend zijn opgenomen. Ze vormen hier in feite een doublure van de raad van bestuur. Het strategisch comité dat in feite uit de raad van bestuur bestaat, adviseert de raad van bestuur en adviseert dus in feite zichzelf. Ik maak mij toch zorgen over de wijze waarop de vakorganisaties bij de toch wel heel belangrijke herstructurering van de NMBS betrokken worden.

In de pers las ik vandaag nog dat zij absoluut niet tevreden zijn over de wijze waarop de directie en de raad van bestuur op dit ogenblik discussiëren over een aantal herstructurerings en afvloeiingen in het bedrijf die hoe dan ook zullen plaatsvinden. Bij die discussies zijn de vakorganisaties uiteindelijk niet betrokken. U geloofde toch in die optie, in die samenstelling? Ik vraag mij af hoe u die impasse zal kunnen doorbreken wat de samenstelling en de afvaardiging van de twee vakorganisaties betreft.

06.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik wil geen confusie tussen het strategisch comité en haar bevoegdheden, en discussie in de paritaire commissie wat betreft specifieke tewerkstellingsproblematiek. Die problematiek bestaat uiteraard. Zoals in alle discussies tussen directie en vakbonden – in dit geval in het kader van het ondernemingsplan – is het niet gemakkelijk en komen er altijd wel enkele problemen voor. Toch is in overleg voorzien, maar dat verloopt in het kader van een andere instantie dan die van het strategisch comité. Die instantie is natuurlijk de paritaire commissie, die blijft bestaan en verder werkt. Het gaat dus niet om de problematiek van de herstructurering die problemen kan geven in verband met de niet-benoeming van de vakbondsorganisatievertegenwoordigers. Zij geven mij geen naam, dus ik kan die benoeming niet forceren. Ze moeten mij een naam geven om benoemd te kunnen worden. Tot nu toe denk ik dat u de discussie in verband met het ondernemingsplan niet moet verwarren met de afwezigheid van de vakbondsorganisatie in het kader van het strategisch comité. Dat zijn twee verschillende zaken.

06.05 **Frieda Brepoels (VU&ID)**: Ik stel alleen maar vast dat die wijziging van de wet, die u toch zeer belangrijk hebt genoemd, uiteindelijk niet lukt. U bereikt in feite niet wat u in het Parlement aan ons vooropgesteld hebt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het executief comité van de ministers van Mobiliteit" (nr. B092)**

07 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comité exécutif des ministres de la Mobilité" (n° B092)**

07.01 **Frieda Brepoels (VU&ID)**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het executief comité van de ministers van Mobiliteit kwam ook aan bod in het samenwerkingsakkoord dat tussen de federale Staat en de Gewesten over het investeringsplan werd

considérable. Comme il n'y pas de délégués syndicaux au sein du comité, la ministre n'a pas atteint son objectif.

A présent, le comité stratégique fonctionne, en quelque sorte, comme une doublure du conseil d'administration. Ce dernier se conseille donc lui-même. Les organisations syndicales ne sont pas impliquées dans les discussions relatives à la restructuration et aux licenciements.

06.04 **Isabelle Durant, ministre**: Une concertation est bel et bien prévue entre les syndicats et la direction à propos de la problématique de l'emploi. L'organe approprié est la commission paritaire.

Mme Brepoels mélange deux éléments: la problématique du comité stratégique, d'une part, et la discussion relative au plan d'entreprise, d'autre part.

06.05 **Frieda Brepoels (VU&ID)**: La ministre n'a pas atteint les objectifs qu'elle avait promis au Parlement d'atteindre.

07.01 **Frieda Brepoels (VU&ID)**: Dans l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB, conclu entre l'Etat

afgesproken. Daarover had ik ook graag wat meer informatie gekregen, met name of het nu effectief is opgericht en hoe en wanneer het samenkomt. Ik zou ook graag willen weten of er een reglement van interne orde is, waardoor de gewestminister ook de mogelijkheid heeft een initiatief te nemen om het comité samen te roepen. Is dat al gebeurd? Zo ja, door wie? Over welke dossiers heeft het comité tot nu toe reeds beraadslaagd? Welke projecten hebben de gewestministers reeds ingediend in het kader van de cofinanciering en/of de préfinanciering, zoals bepaald in het samenwerkingsakkoord?

fédéral et les Régions, il a été convenu de créer un Comité exécutif des ministres de la Mobilité. Quand ce comité a-t-il été créé? Combien de fois s'est-il déjà réuni et quels dossiers a-t-il examinés? Le règlement d'ordre intérieur autorise-t-il un ministre régional à réunir le comité? Cela a-t-il déjà été le cas? Quels projets dans le cadre du cofinancement ou du préfinancement les ministres régionaux ont-ils déjà déposés?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, het executief comité van ministers van Mobiliteit heb ik officieel geïnstalleerd op 18 juni 2002, conform de wet. Bij die gelegenheid heeft het comité ook zijn reglement van interne orde goedgekeurd. Na zijn eerste vergadering van 18 juni 2002 is het comité tot nu toe nog tweemaal samengekomen. Het reglement voorziet niet in de mogelijkheid dat een gewestminister het comité samenroept. Uiteraard kan een gewestminister een voorstel tot vergadering indienen bij de voorzitter, met name de minister van Mobiliteit. Het is echter deze laatste die dan beslist.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le comité exécutif de la Mobilité a été installé le 18 juin 2002 et s'est déjà réuni à trois reprises. A son ordre du jour figuraient le RER et les conditions du suivi du plan d'investissement pluriannuel de la SNCB.

In het kader van het executief comité van ministers van Mobiliteit, meer bepaald in het kader van de controle op de uitvoering van het investeringsplan van de NMBS, is het evenwel mogelijk om specifiek overleg te organiseren tussen de NMBS en elk Gewest. Dat specifiek overleg vindt dan plaats in gewestelijke overlegcomités – één per Gewest – waar elke investering met projectfiche enzovoort, kan worden gevolgd. De vergaderingen van de gewestelijke overlegcomités worden uiteraard door de gewestministers samengeroepen.

Le règlement d'ordre intérieur n'autorise pas un ministre régional à réunir le comité. Ce dernier peut cependant introduire une proposition de réunion auprès du président, le ministre fédéral de la Mobilité, qui décide. Un ministre régional peut également organiser une concertation entre sa Région et la SNCB au sein d'un des comités de concertation régionaux.

De dossiers waarover het executief comité tot nu toe heeft beraadslaagd, zijn: het gewestelijk expressnet in en om Brussel en de voorwaarden voor de opvolging van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS.

Seule la Région flamande a déposé des projets de cofinancement: pour 2002, il s'agit des coûts de l'étude concernant le deuxième accès au port d'Anvers et du Diabolo autour de l'aéroport de Bruxelles. Pour 2003, des négociations sont en cours en ce qui concerne le cofinancement de l'aménagement de la boucle autour de Louvain et de la ligne de transport de marchandises Lanaken-Maastricht.

Ik kom tot uw laatste vraag. Tot nu toe heeft alleen het Vlaams Gewest projecten ingediend, en alleen voor cofinanciering. Het ging in 2002 om het cofinancieren van studiekosten voor de tweede toegang tot de haven van Antwerpen en voor de diabolo rond de luchthaven Brussel Nationaal. Voor het jaar 2003 zijn er besprekingen aan de gang tussen het Vlaams Gewest en de NMBS voor het cofinancieren van de aanleg van de bocht van Leuven – de verbinding van de lijn 35 met de lijn 36 – en van het goederenspoor Lanaken-Maastricht. Over deze laatste twee is er nog geen beslissing, er is alleen een discussie gestart.

07.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, u hebt gezegd dat in het reglement voor interne orde niet voorzien is in de mogelijkheid dat een gewestminister het comité samenroept. Hij kan echter wel een voorstel tot vergadering indienen. Ik heb de indruk dat dit tot nu toe niet gebeurd is. U hebt dat tenminste niet aangegeven.

07.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Un ministre régional a-t-il déjà formulé une proposition de réunion?

07.04 Minister **Isabelle Durant**: (...) tussen de ministers, ik herinner mij geen specifieke vragen. Wij werken in consensus.

07.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je ne me souviens pas avoir reçu de demandes spécifiques. Nous travaillons en consensus.

07.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): U hebt dus in feite drie keer met dat comité samengezeten. Wat betreft de initiatieven vanuit Vlaanderen voor de cofinanciering, begrijp ik het goed dat voor 2002 de cofinanciering van de studiekosten voor die twee projecten werd goedgekeurd, en dat er voor de twee projecten in 2003 nog een bespreking wordt gevoerd, vooraleer men tot een beslissing overgaat? Dat heb ik dus goed begrepen.

07.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Pour le reste, la réponse de la ministre était claire.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontslagvergoeding van de voormalige gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Etienne Schouppe" (nr. B093)**

08 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'indemnité de licenciement de l'ancien administrateur délégué de la SNCB, M. Etienne Schouppe" (n° B093)**

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat een gelijkaardige vraag vorige week werd gesteld door de heer Olivier Chastel.

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dat was mij volledig ontgaan.

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Y a-t-il des éléments nouveaux?

Mevrouw de minister, zijn er nieuwe elementen? Zo niet, lees ik het verslag wel.

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Er zijn geen nieuwe elementen. Ik heb al geantwoord aan de heer Chastel en meteen ook op uw vraag vandaag over de contractuele elementen. Nogmaals, er is geen nieuws in dat verband.

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Non.

08.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, mag ik toch nog dit vragen? In artikel 162quater van de wet dienaangaande wordt bepaald dat de Ministerraad de aanstelling doet van de gedelegeerd bestuurder en uiteraard ook beslist tot het ontslag. Mijn vraag is dus of de Ministerraad ook effectief de beslissing heeft genomen om de heer Schouppe te ontslaan. Dat was mijn eerste vraag in feite.

08.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): En vertu de l'article 162quater de la loi, le Conseil des ministres nomme et révoque l'administrateur délégué de la SNCB. Le Conseil des ministres a-t-il licencié M. Schouppe? La ministre a-t-elle déjà fourni une réponse précise en ce qui concerne les dispositions contractuelles? Il y a une différence entre un contrat d'administrateur délégué et un contrat de membre du personnel de la SNCB. L'évaluation de la ministre a-t-elle joué un rôle dans la fixation de l'indemnité de licenciement? M. Schouppe affirme avoir négocié fermement, parce que son successeur a obtenu des conditions plus

Ik zou even moeten nagaan of u precies geantwoord hebt op de vraag inzake de contractuele bepalingen van betrokkene, omdat hij permanent het onderscheid maakt tussen het contract dat hij had als gedelegeerd bestuurder en het contract dat hij had als personeelslid van de NMBS in feite. Ik weet niet of u daar op heeft geantwoord.

Er is ook de evaluatie zelf. U hebt eigenlijk altijd de betrokkene negatief geëvalueerd voor zijn aanpak in bepaalde dossiers en ik denk in een aantal gevallen terecht. Mijn vraag is of dat ook heeft meegespeeld bij het bepalen van het ontslagbedrag of hoe u het ook mag noemen. De betrokkene zegt immers dat hij hard heeft onderhandeld, omdat hij zag dat zijn opvolger een veel hogere verloning kreeg dan hij. Hij vindt zijn onderhandeling terecht en zijn vergoeding billijk. Misschien kunt u daar toch nog iets over vertellen,

vooral ook wat dat artikel 162quater betreft.

avantageuses en matière d'indemnités.

08.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, over de modaliteiten bepaalt de wet van 22 maart 2002 in artikel 11 dat de mandaten van de bestuurders dertig dagen na het van kracht worden van deze wet van rechtswege ten einde lopen. Deze wet is in werking getreden op 26 maart 2002. Het mandaat van gedelegeerd bestuurder Schouppe is bijgevolg 30 dagen later geëindigd. De heer Schouppe werd vervolgens benoemd tot gedelegeerd bestuurder van ABX. Door een beslissing van 14 november 2002 heeft de raad van bestuur vervolgens beslist voortijdig een einde te maken aan het mandaat dat de heer Schouppe bekleedde als gedelegeerd bestuurder van ABX. Op grond van deze beslissing en de beslissing van de raad van bestuur van ABX van 6 februari 2003, werd overgegaan tot de intrekking van de opdrachten waarmee de heer Schouppe was belast als gedelegeerd bestuurder en voorzitter van de raad van bestuur van ABX.

08.04 **Isabelle Durant**, ministre: L'article 11 de la loi du 22 mars 2002 dispose que trente jours après l'entrée en vigueur de cette loi, les mandats d'administrateur prennent fin de plein droit. Cette loi est entrée en vigueur le 26 mars 2002. M. Schouppe est alors devenu administrateur délégué d'ABX. Le conseil d'administration de la SNCB a prématurément mis fin à ce mandat le 14 novembre 2002.

Sur la base du contrat liant M. Schouppe et la SNCB, un accord a alors été conclu. Un bureau d'avocats a proposé un montant pour l'indemnité de licenciement en se fondant sur les dispositions contractuelles. Ce montant a été présenté au comité de nomination et de rémunération qui s'est prononcé sur la base du contrat.

Krachtens de bepalingen van het contract, dat werd gesloten tussen de NMBS en de heer Schouppe, werd overgegaan tot het sluiten van een overeenkomst met de heer Schouppe. De raming van de ontslagvergoeding van de heer Schouppe werd door een advocatenbureau opgesteld op grond van de contractuele bepalingen. Het bedrag werd vervolgens ter goedkeuring aan het benoemings- en bezoldigingscomité voorgelegd. Dat comité heeft geoordeeld dat de toegekende vergoeding voortvloeit uit de strikte toepassing van de contractuele en wettelijke verplichtingen die eerder door de partijen werden aangegaan. Dat is dus de strikte uitvoering van deze contractuele bepalingen.

08.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik u goed begrijp, heeft u geen evaluatie laten spelen, waarover u het nochtans de afgelopen jaren permanent had ten aanzien van de publieke opinie. Dat had u natuurlijk ook kunnen doen. Als ik het goed begrijp, heeft de Ministerraad het ontslag van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS niet als dusdanig uitgesproken, maar is het wel het gevolg van het ontslag dat hij in feite als bestuurder of gedelegeerd bestuurder van ABX heeft ondergaan.

08.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre n'a donc pas demandé que l'on procède à une évaluation, alors qu'elle a réitéré à maintes reprises ses critiques au cours de ces dernières années. Aucune décision n'a été prise par le Conseil des ministres à la suite du licenciement qui a eu lieu à la SNCB. L'indemnité de licenciement découle du licenciement au sein d'ABX.

08.06 Minister **Isabelle Durant**: (...) NMBS.

08.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, dit is mij niet duidelijk: u zegt dat op het ogenblik dat de nieuwe raad van bestuur wordt benoemd de mandaten van de oude raad van bestuur 30 dagen na die beslissing vervallen. De gedelegeerd bestuurder wordt sowieso buiten zijn mandaat als bestuurder ook nog eens door de Ministerraad aangesteld als gedelegeerd bestuurder. Dat is vroeger gebeurd.

08.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Lors de la désignation du nouveau conseil d'administration, les mandats des anciens administrateurs ont bel et bien pris fin, mais l'administrateur délégué avait été nommé par le Conseil des ministres. Les choses me semblent confuses.

08.08 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, u weet dat ABX

08.08 **Isabelle Durant**, ministre:

een groot dochterfiliaal is van de NMBS. De raad van bestuur van de NMBS heeft over het ontslag beslist.

ABX est une filiale de la SNCB. Il incombait donc à celle-ci de décider.

08.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, hij is dus nooit ontslagen als gedelegeerd bestuurder van de NMBS door de Ministerraad? Dat is mijn vraag.

08.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Conseil des ministres n'a donc jamais démis M. Schouppe de ses fonctions d'administrateur délégué de la SNCB?

08.10 Minister Isabelle Durant: Wel in het begin, toen wij hebben beslist...

08.11 Frieda Brepoels (VU&ID): ...dat hij zou overgaan naar ABX? Maar hij heeft geen ontslag gekregen als gedelegeerd bestuurder?

08.12 Minister Isabelle Durant: Neen. Hoe dan ook, de NMBS heeft wettelijk gezien geheel correct gehandeld in het kader van de contractuele bepalingen.

08.12 Isabelle Durant, ministre: Il l'a été sur la base de dispositions contractuelles.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop van draagbare computers voor de NMBS" (nr. B094)

09 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'achat d'ordinateurs portables pour la SNCB" (n° B094)

09.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik las vorige week in de pers dat de NMBS een order van 10,4 miljoen euro geplaatst heeft voor de aankoop van 3.000 draagbare computers voor haar treinbegeleiders. Die computers vervangen de huidige apparaten en de gsm-toestellen. Bevestigt u dit bericht? Graag had ik geweten wanneer de draagbare apparaten van het type Ivette, die op dit ogenblik gebruikt worden, werden ingevoerd? Over hoeveel apparaten ging het? Hoeveel hebben ze gekost? Over welke periode zijn ze afgeschreven? Dezelfde vragen had ik willen stellen over de gsm-toestellen. Wat zal er met de huidige draagbare toestellen en gsm-toestellen gebeuren na invoering van die nieuwe computers?

09.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Nous avons appris dans la presse que la SNCB avait commandé 3.000 ordinateurs portables, pour un montant de 10,4 millions d'euros, en vue de remplacer les modules Ivette et les GSM des accompagnateurs de train. Cette information est-elle correcte? Quand les modules Ivette ont-ils été mis en service? Quel fut leur coût? En combien de temps ont-ils été amortis? La même question se pose à propos des GSM. Qu'advient-il des appareils actuels?

09.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega's, omdat het gaat om een kwestie die tot het beheer van de onderneming behoort, deelt de NMBS mij het volgende mee. De NMBS heeft inderdaad een contract voor de levering van 3.000 draagbare computers voor de treinbegeleiders. Deze toestellen zijn bestemd om de huidige draagbare Ivette-computers te vervangen. Hoewel dit aanvankelijk wel gebeurd is, wordt niet langer overwogen de gsm's van de treinbegeleiders te vervangen door deze toestellen.

09.02 Isabelle Durant, ministre: La SNCB a conclu un contrat pour la livraison de 3.000 ordinateurs portables pour ses accompagnateurs de train. Ils sont appelés à remplacer les systèmes Ivette; l'idée de les utiliser pour remplacer également les GSM a été abandonnée. En 1994, 1.500 modules Ivette ont été acquis au prix de 88.000 francs pièce. Ce prix ne comprenait pas

De huidige draagbare Ivette-computers werden in dienst genomen in 1994. Er werden 1.500 toestellen van dit type gekocht voor een bedrag van 88.000 Belgische frank per toestel. In deze prijs is niet

alleen het toestel zelf inbegrepen maar ook de hoes en de cradle. Dit laatste is een instrument om de draagbare computer aan te sluiten op het netwerk voor datatransmissie. In deze prijs is niet de ontwikkeling van de software inbegrepen, noch de apparatuur die nodig is om de datatransmissie mogelijk te maken. Deze toestellen werden over een periode van 5 jaar afgeschreven volgens de gebruikelijke boekhoudkundige regels.

Van de nieuwe toestellen werd een groter aantal besteld dan van het type Ivette want de NMBS heeft beslist ze individueel toe te kennen aan de treinbegeleiders. Deze individualisering zal een zorgvuldiger gebruik van de toestellen bevorderen wat een aanzienlijke besparing op de onderhoudskosten betekent die de extra kosten van de investering zal compenseren.

Deze toestellen zullen in vergelijking met de huidige toestellen beschikken over bijkomende functies, onder andere de mogelijkheid om debietkaarten te lezen, streepjescodes te lezen, via gsm boodschappen uit te wisselen met een centraal systeem, enzovoort. De kostprijs van 10,5 miljoen euro, zijnde 3.467 euro per toestel, dekt niet alleen de levering van de toestellen en de accessoires ervan maar ook de ontwikkeling van de software. De prijs van dit toestel laat zich verklaren door de bovenvermelde bijkomende functies.

In 1999 heeft de NMBS ongeveer 1.700 niet-gepersonaliseerde gsm's gekocht. Vanaf 2000 werden de gsm's gepersonaliseerd. Momenteel gebruiken de treinbegeleiders 2.966 gsm's. De prijs van een gsm bedraagt ongeveer 100 euro en wordt op 4 jaar tijd afgeschreven. Omdat de huidige Ivette-toestellen verouderd zijn, zullen zij door een gespecialiseerde firma tot schroot worden herleid en in de mate van het mogelijke worden gerecycleerd.

09.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik u goed begrepen heb, blijven de gsm's wel behouden, in tegenstelling tot wat er in de pers is verschenen. De gsm's worden niet geïntegreerd in de nieuwe toestellen.

09.04 Minister Isabelle Durant: Dat klopt.

l'élaboration du logiciel ni le dispositif de transmission des données. Les appareils ont été amortis sur une période de 5 ans. Aujourd'hui, la SNCB a acquis une plus grande quantité d'ordinateurs car elle a décidé de les octroyer individuellement aux accompagnateurs. La société espère de la sorte promouvoir une utilisation plus consciencieuse des appareils. Les nouveaux équipements présentent un certain nombre de fonctions supplémentaires. Le prix de 10,5 millions d'euros couvre les appareils, les accessoires et le développement du logiciel. En 1999, la SNCB a fait l'acquisition de quelque 1.700 GSM non personnalisés. Ils l'ont été à partir de 2000. Aujourd'hui, 2.966 appareils sont en service. Ils coûtent environ 100 euros pièce et sont amortis en quatre ans. Les modules Ivette sont dépassés. Ils seront réduits à l'état de ferraille et recyclés dans la mesure du possible.

09.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Les GSM seront donc conservés.

09.04 Isabelle Durant, ministre: En effet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang voor fietsers, rolschaatsers en stepgebruikers die op het punt staan een onbeschermd oversteekplaats over te steken" (nr. A963)

10 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité pour les cyclistes, les patineurs à roulettes et les utilisateurs de trotinettes qui sont sur le point de traverser une chaussée en empruntant un passage pour cyclistes non protégé" (n° A963)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb deze vraag een paar weken geleden al ingediend. Wij hadden toen via de media vernomen dat de regering het voornemen had om een nieuwe regeling voor de fietsers uit te werken. Bij deze regeling zouden de fietsers, die op de daartoe voorziene oversteekplaatsen aanstalten zouden maken om over te steken, net zoals de voetgangers voorrang

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Nous avons appris par les médias que le gouvernement souhaite que les cyclistes jouissent de la priorité sur les passages pour cyclistes. J'estime qu'il s'agit d'une

krijgen.

Ik vond het een erg gevaarlijke maatregel. Daarom heb ik ook onmiddellijk gereageerd toen ik vernam dat de regeling in een ontwerp van koninklijk besluit was opgenomen. Ten eerste bestaan er immers nog altijd twijfels over de maatregel ten aanzien van de voetgangers. Is het wel een goede maatregel? Ik heb de maatregel altijd bestreden toen ik in de vorige regering tot de meerderheid behoorde. De toenmalige staatssecretaris Peeters nam toen de maatregel om voetgangers die aanstalten maken om over te steken, voorrang te verlenen. Ik heb toen gezegd en voorspeld dat het gevolg zou zijn dat er meer ongevallen met voetgangers zouden gebeuren. Ik vrees dat de cijfers deze stelling hebben bewezen.

Nu zou men hetzelfde gaan doen voor fietsers. Het zou de zaak nog erger maken. Immers, een voetganger kan nog oogcontact zoeken met een aankomende autobestuurder. Een fietser, laat staan een bromfietser, kan dat niet. Een bromfietser moet immers ook nog een helm dragen. Ik zie niet in hoe er dan oogcontact kan zijn.

(...): ...

10.02 Jos Ansoms (CD&V): Ik zie de kiezers van Agalev te graag om ze te laten verongelukken.

De maatregel zou dus levensgevaarlijk zijn.

(...): Groeit er iets nieuws?

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Bij de anderen mogen jullie al niet meer komen. Bij de huidige partners zijn jullie niet meer welkom, als ik het goed voorheb.

Voor fietsers en bromfietzers is oogcontact dus eigenlijk onmogelijk.

Ten tweede, een veel voorkomend fenomeen is dat fietsers nu ook rijdend het zebrapad oversteken. In de mate dat zij al rijdend voorrang krijgen op de oversteekplaatsen voor fietsers, zullen zij hetzelfde gedrag nog meer als gewoon ervaren. Zij zullen dus des te meer ook op de zebrapaden rijdend oversteken. Het mag niet, maar het gebeurt wel veel.

Er zijn dus een hele reeks elementen. Ze zijn heel duidelijk. Volgens mij doen ze ertoe besluiten dat het een maatregel zou zijn die men in het kader van de verkeersveiligheid niet mag nemen. De maatregel zou immers tot gevolg hebben dat er meer ongevallen gebeuren.

Ik had graag van mevrouw de minister enkele elementen gekregen om het voornemen van de regering te kunnen beoordelen.

Hebt u een cijfermatige evolutie van het aantal ongevallen met voetgangers op zebrapaden, vooral op onbeschermd oversteekplaatsen?

Hebt u ook een cijfermatige evolutie over het aantal ongevallen met

mesure dangereuse. J'ai d'ailleurs toujours des doutes au sujet de l'opportunité d'accorder la priorité à des piétons qui s'apprêtent à traverser la chaussée en empruntant un passage pour piétons. Cette mesure génère une augmentation du nombre d'accidents. Pour les cyclistes, la situation est pire, parce qu'ils ne peuvent pas établir de contact visuel avec l'automobiliste qui s'approche. Le conducteur d'un vélomoteur, qui est tenu au port du casque, n'est pas du tout en mesure de le faire. A l'heure actuelle, il arrive souvent que des cyclistes empruntent en roulant le passage pour piétons. La nouvelle mesure les confortera dans ce comportement. J'estime que, eu égard à la sécurité routière, cette mesure ne devrait pas être prise.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): La ministre peut-elle me communiquer l'évolution du nombre de piétons victimes d'un accident entraînant des dommages corporels graves à des passages pour piétons non protégés? Peut-elle me communiquer l'évolution du nombre de cyclistes et de conducteurs de vélomoteurs victimes d'accidents avec lésions corporelles? A-t-on procédé à une évaluation des passages pour cyclistes non protégés situés sur des tronçons où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h? Quel avis les Régions ont-elles rendu?

rijdende fietsers? Wanneer u een nieuwe maatregel neemt, moet u hem immers kunnen onderbouwen aan de hand van statistisch materiaal.

Is er een evaluatie gemaakt van de onbeschermden oversteekplaatsen voor fietsers? Immers, in mijn eigen streek, alsook in de rest van Vlaanderen wordt te pas en te onpas op de gewestwegen een witte stippellijn geschilderd op plaatsen waar men 90 km per uur of 70 km per uur kan rijden. Op die plaatsen voorrang toestaan, is onverantwoord. Vóór men zo een maatregel neemt, zou er dus een evaluatie moeten worden gemaakt van de toestand van de onbeschermden oversteekplaatsen.

Wat was het advies van de Gewesten over dat voornemen?

10.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega Ansoms, in de eerste plaats herhaal ik wat ik vorige week al aan een vorige interpellant heb geantwoord. Ik meen dat het mevrouw De Cock was.

Ten eerste, het is een beslissingsprocedure, waarin ook een vraag om advies aan de Gewesten is vervat. Ik heb het advies nog niet gekregen.

Ten tweede, ik herhaal mijn standpunt over de voorrang voor fietsers binnen de bebouwde kom. U kent dat standpunt. Het is positief onthaald. Er is geen voorrang buiten de bebouwde kom, dus zeker niet op wegen met een snelheidsbeperking tot 90 km per uur.

Naast de oversteekplaatsen voor voetgangers kunnen oversteekplaatsen voor fietsers of bromfietsers slechts veilig functioneren op plaatsen waar de gereden snelheid maximum 50 km/uur is. In de andere gevallen moet de wegbeheerder verkeerslichten plaatsen of snelheidremmende maatregelen nemen. De maatregel van voorrang voor fietsers zal buiten de bebouwde kom pas worden ingevoerd als natuurlijk de Gewesten de nodige infrastructuur hebben aangelegd. Ik wacht met geduld het advies van de Gewesten af. Ondertussen verheug ik mij erover dat de voorrangmaatregel binnen de bebouwde kom blijkbaar algemeen wordt goedgekeurd, maar buiten de bebouwde kom zijn er ook veel problemen. Dit kan gevaarlijker worden.

Ik geef u de cijfers van zwaargewonden en dodelijke slachtoffers waarnaar u hebt gevraagd: in 1995 243, 1996 207, 1997 239, 1998 261, 1999 234 en in 2000 195. Dat is de evolutie in verband met deze maatregel. Dat is een trend die in de goede richting gaat. Dit moet een belangrijk element worden in het kader van een uitbreiding van deze maatregel tot de fietsers, maar alleen in de niet-bebouwde kom.

10.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Mevrouw de minister, ik hoor het u graag zeggen, maar het was wel een ontwerp koninklijk besluit dat in de Ministerraad is goedgekeurd. U had eigenlijk vooraf hetgeen u nu zegt moeten weten.

10.06 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, zoals in alle gevallen in het kader van dergelijke koninklijke besluiten worden door

10.04 **Isabelle Durant**, ministre: L'avis des Régions fait partie du processus décisionnel. Nous ne disposons pas encore de cet avis.

Mon point de vue au sujet des cyclistes en agglomération est connu. Il n'en va pas de même pour les cyclistes en dehors de l'agglomération..

La priorité ne peut être accordée aux piétons et aux cyclistes qu'à condition que la vitesse soit limitée à 50 km/h, sinon des travaux d'infrastructure s'imposent. Je me réjouis de l'approbation de ma proposition relative à la priorité en agglomération.

Pour la période 1995-2000, le nombre annuel de morts et de blessés a été respectivement de 243, 207, 239, 261, 234 et 195. L'évolution est dès lors favorable.

10.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Je me basais bel et bien sur le projet adopté par le Conseil des ministres

10.06 **Isabelle Durant**, ministre: Comme c'est généralement le

de Gewesten bijna altijd veranderingen aangebracht. Dat is normaal, vooral in dergelijke situaties. In een meerderheid van de koninklijke besluiten werden in tweede lezing veranderingen aangebracht. Dat is een heel goede zaak.

10.07 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik moet toch niet geloven dat u dat daar opzettelijk hebt ingezet om het er daarna te kunnen uithalen. Zo is het toch niet? Ik wil alleen maar zeggen dat dit een illustratie is dat men ten aanzien van het verkeersreglement en de verkeersveiligheid veel meer met overleg en op basis van goede analyses dergelijke maatregelen moet voorstellen.

U hebt het voorstel voorgelegd aan de regering die het heeft goedgekeurd. Ik kan alleen maar zeggen dat de Belgische regering niet goed bezig is omdat u eigenlijk een maatregel hebt goedgekeurd bij Ministerraad in een ontwerp koninklijk besluit waarvan u nu zelf achteraf zegt dat het niet goed was. Maar dat had u beter op voorhand gedaan, dan had ik niet moeten reageren in de krant. Ofwel hebt u het opzettelijk gedaan zodat ik zou kunnen reageren. Dat is ook mogelijk, maar zo werkt het niet denk ik.

Het is in elk geval ook niet eenvoudig om te zeggen dat het buiten de bebouwde kom niet kan, maar binnen de bebouwde kom wel. Ik zou daarover ook nog nadenken, zeker doordat in hetzelfde ontwerp van koninklijk besluit de bromfietzers gelijkgeschakeld worden met de fietsers.

In de bebouwde kom mag 50 km per uur gereden worden, maar wordt in ons land de facto 70, 80 of 90 km per uur gereden. Bromfietzers mogen normaal maar 25 km per uur rijden, maar de meesten rijden 40 tot 60 km per uur of nog harder. Denkt u dus twee keer na vooraleer u zegt dat zulks binnen de bebouwde kom wel moet. In datzelfde ontwerp van koninklijk besluit schakelt u de bromfietzers namelijk gelijk met de fietsers. De auto's rijden er harder dan 50 en de bromfietzers harder dan 25 km per uur. Daarbovenop komt dat bromfietzers een helm dragen. Ik zie dus niet goed in dat u de bromfietzers voorrang kunt geven wanneer zij aanstalten maken om over te steken, ook al is het in de bebouwde kom. Ik zou daarover zeer goed nadenken en er toch nog een paar adviezen over inwinnen. Ik ben geen specialist in die zaken, maar ik bekijk dat gewoon zoals ik dat op de weg zie gebeuren. Aan de universiteiten of in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid moeten er toch mensen zijn die dat bestudeerd hebben. Voor de bromfietzers zou ik toch nog eens overwegen of u dat wel zou doen, ook binnen de bebouwde kom.

10.08 Minister Isabelle Durant: Ik heb niet gezegd dat het feit of de toepassing van die maatregel al dan niet in de bebouwde kom geldt, de enige specifieke uitvoering is. Dat is volgens mij in ieder geval een heel belangrijk element. Zoals voor alle koninklijk besluiten vanaf het begin van deze legislatuur, is de eindbeslissing genomen op basis van een advies van de Gewesten, na een eerste lezing, op basis van sommige bijgevoegde elementen door het BIVV of andere. Ik laat de beslissingsprocedure lopen in de volgende maanden. Wij zullen de definitieve beslissing daarover uiteraard nemen, alle voorwaarden voor veiligheid in acht genomen. Dat is natuurlijk de bedoeling.

cas, des adaptations ont lieu à la demande des Régions ou en seconde lecture.

10.07 Jos Ansoms (CD&V): Ce point n'a tout de même pas été ajouté volontairement pour pouvoir être supprimé par la suite? Ceci illustre que de telles propositions nécessitent une concertation beaucoup plus large.

C'est une erreur d'assimiler les cyclistes et les cyclomotoristes. Les cyclomotoristes roulent souvent trop vite et portent un casque. Ils ne doivent sûrement pas avoir la priorité s'ils s'apprêtent à traverser. Il convient de bien réfléchir à cette question.

10.08 Isabelle Durant, ministre: Tous les arrêtés royaux sont pris après consultation des Régions, après une première lecture, et sur la base également d'autres avis encore. Je laisse cette procédure suivre son cours, avec un regard centré sur la sécurité.

Je tiens à apaiser vos inquiétudes. Cela dit, je ne suis pas sûre que vous soyez vraiment inquiet.

10.09 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb twee redenen. De eerste is de veiligheid zelf. Ten tweede, de heer Vanoost heeft gezegd dat die fietsers en bromfietsers allemaal kiezers voor Agalev zijn.

10.10 Minister Isabelle Durant: Over uw argument inzake veiligheid heb ik geen twijfel, maar over de veiligheid van de paars-groene (...)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van 'zenon'-koplampen door motorvoertuigen" (nr. B113)

11 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les véhicules équipés de phares au 'xénon'" (n° B113)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet niet of zenon-lampen een merknaam is want ik ben technisch zeer zwak, maar zo worden die lampen genoemd. Ik zie wel op de wegen meestal vrij dure en heel snel rijdende wagens met die helle, blauwachtige koplampen. Deze lampen zijn schijnbaar zeer goed voor de persoon die met zulke wagen rijdt, vermits ze de zichtbaarheid verhogen, maar voor de tegenliggers werken die lampen soms verblindend. Zijn deze lampen toegelaten op basis van het technisch voertuigenreglement of op basis van een andere reglementering? Zo ja, kunt u daarover uitleg geven want voor de tegenliggers zijn ze verblindend. Mochten ze niet zijn toegelaten, wordt er dan iets ondernomen om daar iets tegen te doen, om dat te verbieden of te voorkomen dat er meer en meer auto's worden uitgerust met dergelijke zenon-koplampen?

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Il est de plus en plus courant de croiser des véhicules équipés de phares au xénon. Ces phares, qui projettent une lumière puissante et bleutée, augmentent la visibilité du conducteur mais, en même temps, ils aveuglent les conducteurs circulant en sens inverse. Quelle réglementation autorise-t-elle l'utilisation des phares au xénon? Si leur utilisation est interdite, quelles mesures pourraient être prises? Les centres de contrôle technique vérifient-ils si les véhicules sont équipés de ce type de phares? Le fait de circuler avec des phares non réglementaires peut-il faire l'objet de poursuites?

11.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega, er is natuurlijk geen verband tussen de zenon-koplampen en de snelheid van de voertuigen die ermee zijn uitgerust. De zenon-lampen dienen te voldoen aan de Europese richtlijn 76/661, laatst gewijzigd door richtlijn 1999/17 betreffende koplampen van motorvoertuigen voor grootlicht en/of dimlicht en betreffende elektrische gloeilampen voor deze koplampen. Dat voldoet aan de richtlijnen. Deze lampen zijn dus toegelaten wanneer de installatie voldoet aan richtlijn 76/656, laatst gewijzigd door richtlijn 97/28 betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens.

De Belgische reglementering is conform de bepalingen op Europees vlak. Indien aan de hierboven vermelde bepalingen niet voldaan is, zijn deze lampen uiteraard niet toegelaten en wordt dit desgevallend vastgesteld tijdens een technische controle. Dat is de situatie.

11.02 Isabelle Durant, ministre: Les phares au xénon ou les sources lumineuses à décharge doivent satisfaire à la directive européenne 76/761/CEE, modifiée pour la dernière fois par la directive 1999/17/CE. Ces phares sont autorisés si l'installation satisfait aux dispositions de la directive 76/756/CEE, modifiée pour la dernière fois par la directive 97/28/CE. Si ces dispositions ne sont pas respectées, ces phares sont interdits. La conformité de l'installation est contrôlée lors du contrôle technique.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik zal dadelijk de tekst wel krijgen om de nummers te kennen van de Europese richtlijnen want ik heb ze niet kunnen noteren. De technische controle is natuurlijk pas na vier jaar voor nieuwe wagens. Wat is de boete die daaraan verbonden is nu en welke hoge boete zal daar na de verkiezingen aan verbonden worden?

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Le contrôle technique ne peut constater ces infractions que sur des véhicules âgés de quatre ans et plus. En théorie, une personne peut donc circuler pendant quatre ans au volant d'un véhicule équipé de phares non réglementaires. Quelle amende est infligée en cas d'infraction à la réglementation? Cette amende sera-t-elle également adaptée après les élections?

11.04 Minister Isabelle Durant: Dat staat in De Standaard vandaag.

11.04 Isabelle Durant, ministre: En ce qui concerne votre dernière question, je vous invite à lire le quotidien *De Standaard* d'aujourd'hui.

11.05 Jos Ansoms (CD&V): Dan moet ik dat in De Standaard vinden. Ik dank de minister voor haar antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betrouwbaarheid van ongevallenstatistieken" (nr. B114)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongevallenstatistieken 2001" (nr. B115)

12 Questions jointes de

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fiabilité des statistiques relatives aux accidents" (n° B114)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les statistiques relatives aux accidents pour l'année 2001" (n° B115)

12.01 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de betrouwbaarheid van de ongevallenstatistieken is een oud zeer in ons land. Misschien zouden we beter spreken van de onbetrouwbaarheid van de ongevallenstatistieken. Degenen die zich met deze materie bezighouden, weten allemaal dat de statistieken van het NIS op zijn zachtst uitgedrukt weinig betrouwbaar zijn. Wij hebben in het verleden daarover al gediscussieerd en verwezen naar een onderzoek dat in Antwerpen werd uitgevoerd door de Antwerpse verkeerspolitie. Daar kwam men alleen al voor het grondgebied van de agglomeratie Antwerpen aan 25% meer doden en 100% meer zwaargewonden dan vermeld in de NIS-cijfers.

Wat echter de aanleiding van mijn vraag vormt, is het volgende. Naar aanleiding van de publicatie van de statistieken voor 2001, heb ik in een verklaring van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de volgende zin gelezen. Ik citeer deze zin omdat ik het belangrijk vind en het mij een beetje irriteert. Dit is wat iemand van het BIVV zei: "Voor het jaar 2000 gaan wij gewoonlijk uit van 1.470 doden. Ondertussen weten we echter dat het er 1.616 waren." Toen ik dat las, viel ik achterover.

12.01 Jos Ansoms (CD&V): Dans notre pays, les statistiques en matière d'accidents de la route sont souvent incomplètes. Si l'on compare, pour la ville d'Anvers par exemple, les données de la police de la circulation pour l'année 2000 avec les statistiques de l'Institut national de statistique (INS), on constate des différences oscillant entre 25 et 174 pour cent. Il va sans dire que des chiffres fiables sont le meilleur point de départ pour mener une politique sérieuse et cohérente en matière de sécurité routière. La presse a récemment fait état de propos tenus par un collaborateur de l'Institut belge de la Sécurité routière (IBSR). Celui-ci déclarait

Ik wens dus over deze uitspraak wat meer duidelijkheid. We kennen de officiële cijfers, waarmee we altijd werken om de doelstellingen ...

(...) : (...)

Ik weet het niet. Ik lees alleen maar wat de woordvoerder van het BIVV heeft gezegd. "Ondertussen weten wij echter dat het er meer zijn dan 1.470". Hoe is het BIVV aan dat nieuwe cijfer gekomen? Sinds wanneer weet het BIVV dat er een nieuw cijfer is? Hoe komt het dat er nu een nieuw cijfer is, dat niet hetzelfde is als het officiële cijfer van het NIS? Mag ik dan bovendien, als men dat cijfer kent voor het aantal doden, veronderstellen dat men het ook kent voor de zwaar- en lichtgewonden? Dat zou immers een heel ander licht werpen op de discussie over hoeveel verkeersslachtoffers er nu eigenlijk zijn in het jaar 2000.

Mijn tweede – samengevoegde – vraag betreft de publicatie van de ongevallenstatistieken 2001 die pas vorige week verscheen. Daarin werd als positief naar voren gebracht dat er minder lichtgewonden waren dan voordien. "Het zou een positieve trend kunnen zijn", was de zure oprisping van een Vlaams editorialist. Hij zei dat er in 2001 nog geen enkele maatregel was getroffen, laat staan dat de boetes waren verhoogd, en dat het aantal slachtoffers in dat jaar toch al was gedaald. Waarom moeten nu dus nog al die boetes worden verhoogd? Dixit de heer Van der Kelen.

en substance: pour l'année 2000, nous nous basons habituellement sur un chiffre de 1470 morts. Néanmoins, nous savons entre-temps que le nombre de victimes était de 1616. Comment l'IBSR a-t-il pu prendre connaissance de ce nouveau chiffre? Est-ce la conséquence d'une communication tardive? Des chiffres corrigés sont-ils également disponibles en ce qui concerne les blessés graves et les blessés légers? Les données relatives aux années antérieures à 2000 ont-elles également été corrigées? Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre pour que nous puissions disposer de chiffres uniformes et fiables? J'ai également une série de questions à propos des statistiques en matière d'accidents de la route pour l'année 2001. Les chiffres récemment publiés indiquent une tendance à la baisse, même s'il est question d'une légère augmentation du nombre de morts sur les routes. Comment explique-t-on cette tendance à la baisse? Elle ne découle certainement pas de la politique de la ministre Durant: en 2000 et en 2001, aucune mesure digne de ce nom n'a été prise.

12.02 Minister **Isabelle Durant**: Dat is een ander Staatsblad.

12.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Voor een van de regeringspartners.

12.04 Minister **Isabelle Durant**: Voor de grootste Vlaamse partij.

12.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Daarom gaat het mij niet. Wat mij vooral opviel en waarbij ik even wil stilstaan, is het feit dat – in tegenstelling tot de vorige tien jaar waar wij een systematische verbetering zagen van de verkeersveiligheid in de bebouwde kom – het aantal slachtoffers nu opnieuw stijgt. Dat baart mij zorgen. We zagen de voorbije tien jaar dat het aantal slachtoffers met 60 tot 70% daalde, terwijl nu het aantal dodelijke slachtoffers binnen de bebouwde kom, met name de voetgangers, zou zijn gestegen. Ik denk dat het voldoende ernstig is om daarover na te denken en u de volgende vragen te stellen.

Mevrouw de minister, kunnen de cijfers uit de krant inzake zwaargewonde en dode voetgangers in 2001 worden uitgesplitst in ongeval op een oversteekplaats al of niet uitgerust met een verkeerslicht of heeft het te maken met voetgangers die de regels

12.05 **Jos Ansoms** (CD&V): La forte croissance du nombre d'accidents en agglomération, sur les routes communales et impliquant des piétons est alarmante. C'est un fait nouveau car, dans les années nonante, les plus grands progrès en matière de sécurité routière ont précisément été réalisés dans les agglomérations. Les statistiques de 2001 relatives aux accidents mortels ou avec blessés graves impliquant des piétons peuvent-elles d'ores et déjà être réparties

niet naleven en oversteken bij rood licht? Een analyse van deze cijfers is, mijns inziens, de moeite waard. Ik hoop dat u deze analyse reeds kunt meedelen om, op basis daarvan, eventueel nieuwe maatregelen uit te werken zodat onder meer een zebrapad in de bebouwde kom beschermd wordt. Witte strepen op een weg trekken is niet voldoende. Uit cijfers blijkt immers dat oversteken op een zebrapad gevaarlijker is dan doorgaans vermoed wordt. Mocht uit de cijfers blijken dat de stijging voornamelijk terug te vinden is bij voetgangers die op een zebrapad oversteken, zullen nog andere maatregelen moeten genomen worden om de zebrapaden veiliger te maken. Werd terzake reeds een analyse gemaakt?

12.06 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Ansoms, ik wil een aantal elementen bevestigen die u in uw inleiding hebt aangehaald. Het is correct dat de globale trend van het aantal verkeersongevallen in 2001 gedaald is met 3%. De cijfers van het Nationaal Instituut voor Statistiek tonen een lichte stijging van het aantal verkeersdoden aan.

De dalende trend is op zich bemoedigend. Een daling van 3% op 1 jaar mag ons niet doen vergeten dat er nog altijd 1.486 dodelijke slachtoffers gevallen zijn in 2001. Dat zijn er nog steeds 1.486 te veel. De inspanningen voor een veiliger verkeer moeten zonder aflaten worden voortgezet.

Mijnheer Ansoms, uw vragen hebben betrekking op 2 domeinen: de volledigheid van de cijfers en de impact van het beleid.

Wat de volledigheid van de cijfers van het NIS, van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid en van de federale politiediensten betreft, werd reeds meermaals in deze commissie vastgesteld dat het moeilijk is om volledige ongevallencijfers te verkrijgen. Tijdens het debat over de wet en mijn algemene beleidsverklaring waren we het erover eens dat België een achterstand heeft op het vlak van statistieken in het algemeen maar ook inzake de kwaliteit ervan. Dat de cijfers inzake verkeersongevallen in het verleden werden onderschat is algemeen bekend. Een van de aanbevelingen van de staten-generaal aan minister Picqué beoogde een betere inzameling van de statistieke gegevens.

In 2001 werden de politiezones hieromtrent in sterke mate gesensibiliseerd. Een van de door het NIS naar voren gebrachte punten sloeg op de sterfgevallen binnen 30 dagen. De gegevens betreffende zwaargewonden die overlijden tijdens een overbrenging naar het ziekenhuis of in het ziekenhuis zelf werden door de parketten aan het NIS bezorgd. Het NIS heeft deze gegevens vergeleken met de ongevalgegevens van de politie. Indien er niet meteen een link tussen ongeval en overlijden werd gevonden, liet het NIS in het verleden deze sterfgevallen buiten de statistieken. Dat is de verklaring van het BIVV.

Voor de cijfers van 2001 leverde het NIS een bijzondere inspanning. De aandacht is hierbij vooral gegaan naar de gemeenten waar een abnormale daling van het aantal letselongevallen werd vastgesteld in vergelijking met 2000. Deze gemeenten hielden dikwijls een parallel registratiesysteem voor de verkeersongevallen bij en zagen op tegen de administratieve werklast van de NIS-registratie.

en fonction de la configuration du lieu : passages pour piétons avec feux de signalisation, passages non protégés et manœuvres pour traverser en dehors des passages *ad hoc*? Comment la ministre interprète-t-elle cette nouvelle tendance négative? Ne convient-il pas de prendre des mesures plus strictes en ce qui concerne l'aménagement des passages non protégés?

12.06 **Isabelle Durant**, ministre: Le nombre total d'accidents de la route a diminué de trois pour cent en 2001. Le nombre de tués s'élevait à 1.486.

Il est exact que la qualité des statistiques était médiocre par le passé. Le gouvernement tente d'y remédier et il a sensibilisé la police. A présent, l'INS compare systématiquement les données du parquet sur les blessés graves qui décèdent dans les trente jours avec celles de la police. Ceci n'était pas le cas auparavant.

Un système pour l'enregistrement unique des accidents de la route a également été mis en place. Jusqu'à présent, certaines communes possédaient un système d'enregistrement propre et, pour des raisons de gestion, elles rechignaient à introduire intégralement ces informations dans le système de l'INS.

La comparaison systématique et l'enregistrement unique ont probablement généré des chiffres plus complets et ont permis à l'INS d'évaluer le nombre de décès qui, par le passé, n'étaient pas enregistrés. Pour 1999, leur nombre est estimé à 65 et, pour 2000, à 146. L'IBSR a livré ces nouveaux chiffres la semaine passée. Je considère qu'il est plus important de disposer de statistiques précises que de pouvoir m'enorgueillir de chiffres à la baisse.

En ce qui concerne votre

Het gaat hier vaak om gemeenten die een parallel registratiesysteem voor verkeersongevallen bijhouden en die opzien tegen de administratieve werklast van de NIS-registratie. Om deze administratieve werklast zoveel mogelijk te verminderen werd begin dit jaar bij de politiediensten het systeem voor eenmalige registratie van verkeersongevallen in gebruik genomen. Dit systeem houdt in dat de vaststelling van een ongeval één keer op gestandaardiseerde wijze in een computerbestand wordt ingevoerd. Het Integrated System for the Local Police laat toe de informatie voor het NIS-formulier voor ongevallen met doden of gewonden op eenvoudige wijze uit dit bestand te betrekken.

De inspanning van het NIS laat toe te veronderstellen dat deze cijfers vollediger zijn dan die van de voorgaande jaren. Het NIS raamt het aantal sterfgevallen dat wegens deze vertekening niet werd geregistreerd op 65 tot het jaar 1999 en 146 voor het jaar 2000. Deze door het NIS overhandigde informatie werd vorige week door het BIVV aangehaald. De overeenstemmende gegevens werden eveneens gevraagd voor het volledige decennium van de jaren '90. Het NIS lijkt echter enige moeilijkheden te ondervinden om deze gegevens te verzamelen. De aan het licht gebrachte vertekening heeft uiteraard enkel betrekking op overleden personen. Een dergelijke vertekening bestaat per definitie niet voor zwaar- en lichtgewonden.

Ik vat de technische elementen die het verschil kunnen uitleggen samen. Het NIS heeft met de net gepubliceerde cijfers voor het eerst die inspanning gedaan. Men is voor het eerst actief bevestiging gaan zoeken bij de politiediensten voor overlijdens binnen de dertig dagen. Dit heeft als gevolg dat de cijfers voor 2001 wat hoger liggen dan in de jaren daarvoor. Dat geeft misschien wat somberder cijfers, wat misschien minder goed is voor het imago van de regering. Ik vind het echter belangrijker om precieze statistieken te hebben dan om zogezegd dalende cijfers te kunnen presenteren. Ik zoek niet naar dalende cijfers, ik zoek precieze cijfers die jaar na jaar kunnen helpen voor de maatregelen die moeten worden genomen of versterkt. Dat is de verbinding met de tweede vraag over de impact van het beleid.

Het is natuurlijk juist dat een dalende trend in de ongevallen vooral de verdienste is van de burgers zelf. Als de chauffeurs en de andere weggebruikers voorzichtiger zijn en zich aan de snelheidslimieten en de andere verkeersregels houden daalt het aantal ongevallen.

Je ne crois d'ailleurs pas qu'une politique puisse réussir, dans quelque domaine que ce soit - sécurité routière ou autre -, si elle ne rencontre pas l'adhésion minimale des premiers concernés, si elle ne répond pas à une demande ou à une sensibilisation importante de la population.

Ik zal dus zeker niet beweren dat de dalende trend in zijn totaliteit enkel de verdienste is van de federale regering. De burgers moeten het nog altijd waarmaken in het verkeer.

Les chiffres 2001 nous laissent à penser que les usagers de la voirie sont demandeurs de moins d'agressivité et de moins de stress sur les

deuxième question sur la politique du gouvernement, je crois que les causes de l'évolution à la baisse du nombre d'accidents doivent être recherchées dans l'attitude des automobilistes, qui conduisent plus prudemment et respectent davantage les règles de la circulation.

Dit kan niet slagen zonder instemming van de betrokkenen, in dit geval de bevolking.

Je ne prétends pas que le mérite en revient au gouvernement fédéral. Il appartient au citoyen de faire le nécessaire.

Het onderdeel "boetes" moet kunnen worden behouden, ook al

routes. Il faut rester à l'écoute de cette demande. Dès lors, le volet "amendes et autres" doit être maintenu. La pression doit rester permanente si l'on veut garantir la tendance à la baisse, même si les modes de calcul ont quelque peu changé.

Anderzijds is het minder duidelijk wat die mentaliteitswijziging teweegbrengt. Mijn mening is dat het een samenspel van verschillende factoren is. Ten eerste is er het maatschappelijke debat. U hebt het zelf vermeld. De discussies in de regering en in het Parlement maken daar ook deel van uit. Er zijn ook de sensibiliseringscampagnes die ik samen met het BIVV heb opgezet. Ook de media spelen een positieve rol in de bewustmaking. Ik denk echter dat de federale regering toch ook een rol heeft gespeeld. Ze heeft dat gedaan door verkeersveiligheid een belangrijke plaats te geven in de regeringsverklaring.

Toen ik startte met de Staten-Generaal, bestond er heel wat scepsis. Die bestond ook in de commissie. Men beweerde dat het allemaal blabla was. Toch zijn het allemaal zaken die bijdragen tot een dynamiek van het maatschappelijke debat. Op deze manier kan een dalende trend veroorzaakt worden.

Mijn wet op de verkeersveiligheid werd gisteren gepubliceerd in het Staatsblad. Ik heb het niet over de tekst van de heer Van der Kelen in De Standaard. De bedoeling van deze wet is precies om die verbeterde mentaliteit op een duurzame manier te verankeren. Het is inderdaad mogelijk dat er bijvoorbeeld een verslapping van de aandacht voor oversteekplaatsen is opgetreden. U zult zich herinneren dat we in die wet hebben bepaald dat rijgedrag dat anderen in gevaar brengt, een zware overtreding wordt. Dat wordt toch een belangrijk punt van deze wet. Het gaat over voetgangers en andere zwakke weggebruikers. Dat moet automobilisten aanzetten tot meer voorzichtigheid tegenover fietsers en voetgangers.

Ik deel uw mening dat de achteruitgang van de verkeersveiligheid in de bebouwde kom en op gemeentewegen alarmerend is. De cijfers geven aan dat het aantal geregistreerde slachtoffers, doden en zwaargewonden, onder de overstekende voetgangers toegenomen is. Relatief gezien vallen de meeste slachtoffers buiten de oversteekplaatsen. Ik zal u een kleine tabel geven met de cijfers voor 2000 en 2001. De stijging is ook het grootste bij deze groep. Toch mogen we vandaag geen overhaaste conclusie trekken over de veiligheid op de niet-geregelde oversteekplaatsen.

De registratiegraad van de ongevallen met voetgangers in 2001 is zoals gezegd mogelijk groter dan de voorgaande jaren. Het NIS heeft tijdens de werkvergaderingen in de loop van 2002 meegedeeld dat verschillende steden aanzienlijk meer ongevallen aan het NIS rapporteerden dan de voorgaande jaren. Dat is onder meer het geval voor Gent. Aangezien de gedetailleerde cijfers van het NIS nog niet beschikbaar zijn bij het BIVV, kunnen er nog geen detailanalyses uitgevoerd worden op de cijfers van 2001.

De ongevalcijfers van de voetgangers zijn in elk geval van die aard dat ik het BIVV zal vragen de nodige analyse uit te voeren. Op die manier kunnen de oorzaken van bepaalde toenames worden bepaald.

werden de berekeningswijzen gewijzigd.

Les facteurs qui entraînent ce changement de mentalités sont moins nets. Bien entendu, il y a le débat social, mais les campagnes de sensibilisation, les médias et le gouvernement fédéral y jouent également un rôle.

L'objectif de la nouvelle loi sur la sécurité routière, publiée hier, est de provoquer un changement de mentalités durable. La décision de considérer la conduite à risque comme une infraction grave doit immanquablement entraîner une prudence accrue.

Je partage les inquiétudes liées à l'augmentation du nombre de tués et de blessés graves en agglomération. La plupart de ces personnes ne sont cependant pas renversées sur les passages protégés, je peux d'ailleurs le prouver à l'aide de tableaux. N'oublions pas non plus que le taux d'enregistrement des accidents est bien plus élevé que les années précédentes. L'INS ne disposant pas encore des chiffres, il est impossible d'effectuer une analyse détaillée. Les chiffres se rapportant aux piétons sont cependant à ce point inquiétants que je vais demander à l'IBSR de procéder à une analyse approfondie. Par le biais de circulaires, nous tâchons aussi d'inciter toutes les instances concernées à faire le maximum en faveur de la sécurité routière.

Les exemples cités sont détaillés dans deux publications de l'IBSR. J'ai également travaillé à la sécurité sur les passages protégés près des écoles et à l'assouplissement des réglementations relatives aux plateaux et aux casse-vitesse. Enfin, les Régions ont été saisies d'une demande d'avis relative une proposition concernant

De federale overheid heeft via omzendbrieven en aanbevelingen de wegbeheerders opgeroepen om alle nodige begeleidende maatregelen te nemen voor de oversteekplaatsen voor voetgangers. Ik verwijs hierbij naar de ministeriële omzendbrief van 21 maart 1996 en 7 mei 2002. Ik vestig hierin speciaal de aandacht van de wegbeheerders op de problematiek van onbeschermde oversteekplaatsen op wegen met tweemaal twee baanvakken.

De door u genoemde voorbeelden om oversteekplaatsen te beschermen komen uitvoerig aan bod in twee publicaties van het BIVV.

Ik heb tijdens deze legislatuur zelf het initiatief genomen om de veiligheid in de schoolomgeving onder de aandacht te brengen. Ik heb ook een soepele regeling uitgewerkt voor de instelling van zone-30 rond de scholen.

Ik heb ook de reglementering voor verhoogde eenrichtingen, verkeersdrempels en plateaus versoepeld, zodat deze gemakkelijker kunnen worden gecombineerd met oversteekplaatsen.

Ten slotte, een belangrijke hervorming van de verkeersreglementering ligt momenteel nog voor advies bij de Gewesten. Naast een betere juridische bescherming van alle zwakke weggebruikers wordt hierin onder andere een inhaalverbod bij de nadering van oversteekplaatsen voorgesteld.

Wat uw suggesties betreft, die zijn zeer interessant en hebben mijn steun. De wegbeheerders, Gewesten en gemeenten, hebben al een inspanning geleverd met verhoogde eenrichtingen, verlichting en verbreding van de voetpaden, maar dergelijke inspanningen voor infrastructuur moeten zonder afdalen worden voortgezet. Als wij de cijfers van voetgangers bekijken, moeten ze nog worden versterkt. Daarom is in de nieuwe verkeerswet precies in het fonds voor verkeersveiligheid voorzien. Dit omvat ook criteria voor kwetsbare weggebruikers. Het geld van de superhoge boetes gaat dus gedeeltelijk naar de politiezone om verdere inspanningen te doen voor de verkeersveiligheid.

12.07 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor dit omstandig antwoord. Ik zou daarop uitgebreid kunnen reageren, maar het is niet de bedoeling om hier een debat ten gronde te voeren. Als het zo is dat nu de correcties doorgevoerd worden voor het aantal verkeersdoden – die 146 meer voor het jaar 2000 – dan moeten wij dus nu, volgens het BIVV, niet meer spreken over 1.470 doden in 2000, maar over 1.616. Wij moeten dus niet meer spreken over 14 of 15 verkeersdoden per 100.000 inwoners, maar spijtig genoeg moeten wij spreken over 16 verkeersdoden per 100.000 inwoners, wat de afstand ten opzichte van landen zoals Nederland, Groot-Brittannië en Denemarken, waar men aan 6 of 7 verkeersdoden per 100.000 zit, natuurlijk nog groter maakt.

Ik zou dan toch vragen – u bent voorzitter van het BIVV – dat men ook werk zou maken van een correctie bij de zwaargewonden. In Nederland heeft men ook een mechanisme, waarbij men het aantal zwaargewonden van de statistische gegevensbank met 1,6 vermenigvuldigt, omdat men daar aanneemt – ook op basis van onderzoek – dat het aantal zwaargewonden de facto 60% meer

l'amélioration de la protection juridique du piéton et à une interdiction de dépassement à proximité des passages protégés.

Je soutiens aussi entièrement les suggestions de M. Ansoms, par exemple au niveau de la poursuite de l'amélioration des infrastructures. C'est d'ailleurs à cet effet qu'a été créé le Fonds pour la Sécurité routière. L'argent provenant de l'alourdissement des amendes pourra ainsi être investi dans la sécurité routière.

12.07 Jos Ansoms (CD&V): Donc, en corrigeant les chiffres du nombre de tués dans les accidents de circulation, nous ne parlons pas de 14 mais de 16 tués par 100.000 habitants, contre 7 seulement dans certains pays voisins.

Les chiffres des blessés graves doivent également être adaptés. Aux Pays-Bas, on multiplie par 1,6, parce qu'on y tient compte des 60% de blessés graves qui n'apparaissent pas dans les statistiques. Si on applique ce facteur aux données belges, la baisse du nombre des blessés graves est bien moins

bedraagt dan het aantal dat officieel uit de aangifteformulieren van de politie komt. De gegevensverzameling van zwaargewonden is natuurlijk nog moeilijker dan voor doden. Wat is zwaargewond? In de ene kliniek doet men dat zorgvuldig, in een andere niet, enzovoort.

Ik denk dat wij binnen het BIVV ook een dergelijk systeem moeten uitdokteren, op basis van wetenschappelijk vooronderzoek of enkele proeven, en dat wij dan ook een correctie moeten doorvoeren op de zwaargewonden. Dan kunnen wij met kennis van zaken spreken en dan weten wij hoe dramatisch de verkeersonveiligheid in ons land is. Er wordt al vlug gezegd 14 of 15 verkeersdoden op 100.000, intussen weten wij nu dat het er 16 zijn. Ook het aantal zwaargewonden is eigenlijk nogal spectaculair naar beneden gegaan in 2001. Als men daar echter een correctie zou aan toevoegen – zoals in Nederland met 60% – dan geeft dit een heel ander zicht.

Ik vind dat de realiteit onder ogen moet worden gezien, op basis van zo juist mogelijke cijfers, om dan nog meer de bevolking te kunnen motiveren om er iets aan te doen. Dat is maar een reactie op wat u hebt gezegd. Over de rest ga ik geen lange discussie aangaan, want de heer Vanoost geeft mij toch altijd gelijk. De anderen zijn niet aanwezig, die moet ik dus niet overtuigen. Ik ga het dus maar niet doen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.51 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.51 heures.*

spectaculaire.

Je ne souhaite pas aborder ici une discussion de fond sur les autres sujets dont il a été question.